ESTIMATES

Transportation Safety Board of Canada

Performance Report

For the period ending
March 31, 2004

Canada

The Estimates Documents

Each year, the government prepares Estimates in support of its request to Parliament for authority to spend public monies. This request is formalized through the tabling of appropriation bills in Parliament.

The Estimates of the Government of Canada are structured in several parts. Beginning with an overview of total government spending in Part I, the documents become increasingly more specific. Part II outlines spending according to departments, agencies and programs and contains the proposed wording of the conditions governing spending which Parliament will be asked to approve.

The *Report on Plans and Priorities* provides additional detail on each department and its programs primarily in terms of more strategically oriented planning and results information with a focus on outcomes.

The *Departmental Performance Report* provides a focus on results-based accountability by reporting on accomplishments achieved against the performance expectations and results commitments as set out in the spring *Report on Plans and Priorities*.

The Estimates, along with the Minister of Finance's Budget, reflect the government's annual budget planning and resource allocation priorities. In combination with the subsequent reporting of financial results in the Public Accounts and of accomplishments achieved in Departmental Performance Reports, this material helps Parliament hold the government to account for the allocation and management of funds.

©Minister of Public Works and Government Services Canada — 2004

This document is available in multiple formats upon request.

This document is available on the TBS Web site at the following address: www.tbs-sct.gc.ca.

Available in Canada through your local bookseller or by mail from
Canadian Government Publishing — PWGSC
Ottawa, Canada K1A 0S9

Catalogue No. BT31-4/77-2004
ISBN 0-660-62687-X

105-01168/

Foreword

In the spring of 2000, the President of the Treasury Board tabled in Parliament the document "Results for Canadians: A Management Framework for the Government of Canada". This document sets a clear agenda for improving and modernising management practices in federal departments and agencies.

Four key management commitments form the basis for this vision of how the Government will deliver their services and benefits to Canadians. In this vision, departments and agencies recognise that they exist to serve Canadians and that a "citizen focus" shapes all activities, programs and services. This vision commits the Government of Canada to manage its business by the highest public service values. Responsible spending means spending wisely on the things that matter to Canadians. And finally, this vision sets a clear focus on results – the impact and effects of programs.

Departmental performance reports play a key role in the cycle of planning, monitoring, evaluating, and reporting results to Parliament and citizens on behalf of ministers. Departments and agencies are encouraged to prepare their reports following principles for effective performance reporting (provided in the *Guide to Preparing the 2004 Departmental Performance Report*: http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/dpr/03-04/guidance/table-of-contents_e.asp). Based on these principles, an effective report provides a coherent and balanced picture of performance that is brief and to the point. It focuses on outcomes - benefits to Canadians and Canadian society - and describes the contribution the organisation has made toward those outcomes. It sets the department's performance in context, associates performance with earlier commitments, explains any changes, and discusses risks and challenges faced by the organisation in delivering on these commitments. Achievements realised in partnership with other governmental and non-governmental organisations are also discussed. Supporting the need for responsible spending, it links resources to results. Finally, the report is credible because it substantiates the performance information with appropriate methodologies and relevant data.

In performance reports, departments and agencies strive to respond to the ongoing and evolving information needs of parliamentarians and Canadians. The input of parliamentarians and other readers can do much to improve these reports over time. The reader is encouraged to assess the performance reports of organisations according to the established principles, and provide comments to departments and agencies to help them improve in their next planning and reporting cycle.

This report is accessible from the Treasury Board of Canada Secretariat Internet site: http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/dpr/dpre.asp

Comments or questions can be directed to:
Results-based Management Directorate
Treasury Board of Canada Secretariat
L'Esplanade Laurier
Ottawa, Ontario K1A OR5
OR at: rma-mrr@tbs-sct.gc.ca

Transportation Safety Board of Canada

Departmental Performance Report

for the period ending
March 31, 2004

Charles H. Simpson
Acting Chairperson
Transportation Safety Board of Canada

Lucienne Robillard
President
Queen's Privy Council for Canada

Canada

Table of Contents

List of Figures and Tables ii

Section 1: The Chairperson's Message 1
Management Representation Statement 2

Section 2: Strategic Context 3
2.1 Mandate and Mission 3
2.2 Key Co-Delivery Parties 4
2.3 Risks and Challenges 5
2.3.1 Providing Information in a Timely Manner 5
2.3.2 Maintaining a Discernible Edge in Our Investigative and Technical Knowledge and Skills 6
2.3.3 Maintaining a Healthy, Representative and Motivated Workforce 6
2.3.4 Achieving Excellence in Information Management 6
2.3.5 Improving Communications 7

Section 3: Departmental Performance 9
3.1 Performance Management Framework 9
3.1.1 Plans and Priorities Commitments 9
3.1.2 Measurement Methodology 10
3.1.3 Parliamentary Committee Recommendations 11
3.2 Performance Accomplishments 11
3.2.1 Public Confidence in the Safety of the Transportation System .. 14
3.2.2 Implementation of Appropriate Safety Actions 14
3.2.3 Awareness of Safety Issues and a Strengthened Safety Culture on the Part of Government, Industry and the Public 19
3.2.4 Increased Level of Safety Through the Reduction of Risk 21
3.2.5 Effective Organizational Performance 23
3.2.5.1 Implementing Modern Comptrollership 24
3.2.5.2 Modernization of Human Resources Management 26
3.3 Responding to Resource Pressures 26
3.3.1 Improving the Quality and Timeliness of TSB Products 28
3.3.2 Renewing the Management of Information 30
3.3.3 Replacing Capital Assets 31
3.4 Financial Performance 31

Section 4: Other Information 37

Appendices 38
Appendix A: Transportation Safety Statistics 39
Appendix B: Links to Other Organizations Involved in Transportation Safety . 42
Appendix C: Audited Financial Statements 43

List of Figures and Tables

Figure 1: Accidents Reported to the TSB 12

Figure 2: Investigations Started / In Progress / Completed 15

Figure 3: TSB Historical Spending 36

Table 1: Logic Model 9

Table 2: TSB Score Card 13

Table 3: TSB Productivity 16

Table 4: Safety Outputs by the TSB 16

Table 5: Safety Actions – Part I 17

Table 6: Safety Actions – Part II 18

Table 7: Assessment of Responses to TSB Recommendations – Current Year 22

Table 8: Resource Pressure Commitments 27

Table 9: Detailed Breakdown of 2003-2004 Total Authorities 33

Table 10: Net Cost of Program by Operating Activities 35

Financial Table 1: Summary of Voted Appropriations 32

Financial Table 2: Comparison of Total Planned Spending to Actual Spending 34

Financial Table 3: Historical Comparison of Total Planned Spending to Actual Spending 35

Section 1: The Chairperson's Message

A review of transportation accident rates in Canada over the past 10 years reveals a progressive downward trend. Our investigators observe an increased attention to safety and signs of the development of a safety culture among government agencies and industry stakeholders. These tangible signs of progress in safety across all transportation modes confirm that the efforts of the Transportation Safety Board of Canada (TSB) toward advancing transportation safety, in concert with those of many others, are paying off.

The TSB continues to enjoy a solid reputation as a professional and technically competent organization that consistently contributes to the advancement of transportation safety in Canada and internationally. This was formally recognized in December 2003 when the members of the Swissair Flight 111 investigation team received the Head of the Public Service Award for Excellence in Service Delivery. The TSB is also recognized as a leader among small federal departments and agencies for its efforts on management renewal and for its contribution to the broader modernization of the Public Service. It is on this track record of excellence that the TSB will continue to build and to enhance its value for Canadians.

In 2003-2004, the TSB focussed its efforts on the improvement of its response to stakeholder needs, the improvement of its response to employee needs, and the improvement of its management frameworks. Significant progress was achieved in all three areas, due in part to the temporary incremental resources provided by Parliament. However, our work is not done and sustained efforts will be required over the current year to ensure the completion of our improvement agenda and the implementation of strategies to ensure the sustainability of our program over the longer term.

As we look to the future and the challenges that lie ahead, we are committed to sustaining our efforts and to contributing to a transportation system that is safe and reliable, one upon which Canadians can rely.

MANAGEMENT REPRESENTATION STATEMENT

I submit, for tabling in Parliament, the 2003-2004 Departmental Performance Report (DPR) for the Transportation Safety Board of Canada.

This report has been prepared based on the reporting principles and other requirements contained in the *2003-2004 Departmental Performance Report Preparation Guide* and represents, to the best of my knowledge, a comprehensive, balanced, and transparent picture of the organization's performance for fiscal year 2003-2004.

Charles H. Simpson, Acting Chairperson

07 Sept. 04
Date

Section 2: Strategic Context

2.1 Mandate and Mission

The Transportation Safety Board of Canada (TSB) is an independent agency created in 1990 by an Act of Parliament (*Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act*). Under this legislation, the TSB's only objective is the advancement of transportation safety in the marine, rail, pipeline and air transportation systems. This mandate is fulfilled by conducting independent investigations including, when necessary, public inquiries into selected transportation occurrences. The purpose of these investigations and inquiries is to make findings as to the causes and contributing factors of the occurrences and to identify safety deficiencies, which in turn may result in recommendations designed to improve safety and reduce or eliminate risks to people, property and the environment.

Our mission: to advance transportation safety.

The jurisdiction of the TSB includes all federally regulated marine, rail, pipeline and air transportation occurrences in or over Canada. The Board also represents Canadian interests in foreign investigations of transportation accidents involving ships, railway rolling stock, or aircraft registered, licensed or manufactured in Canada. In addition, the Board carries out specific elements of Canada's transportation safety obligations to the International Civil Aviation Organization (ICAO) and the International Maritime Organization (IMO).

The TSB reports annually to Parliament on its activities, findings and recommendations through the President of the Queen's Privy Council. As such, the TSB is not part of any portfolio to which Transport Canada, the Canadian Coast Guard or the National Energy Board belong. The creation of the TSB as an independent agency eliminated any potential, real or perceived, for a conflict of interest within government bodies regulating or operating transportation activities, who were also investigating the failures associated with their own regulations and operations. The legislation gives the TSB the exclusive authority

to investigate for the purposes of making findings as to causes and contributing factors and provides that other departments (such as Transport Canada and the National Energy Board) may investigate for any other purposes.

2.2 Key Co-Delivery Parties

The TSB operates within the context of the very large and complex Canadian transportation system (see the Transport Canada web site at **www.tc.gc.ca/pol/en/anre/transportation_annual_report.htm** and the National Energy Board site at **www.neb.gc.ca/energy/index_e.htm** for details). Many individuals and groups cooperate with the TSB in the fulfilment of its mandate. During the course of an investigation, the TSB interacts directly with:

- Individuals, such as survivors, witnesses and next-of-kin;
- Operators;
- Other organizations and agencies, such as coroners, police, manufacturers, owners and insurance companies; and
- Other federal government departments and agencies.

Their cooperation is essential to the conduct of the TSB's business, whether they contribute as providers of information or of support services. For more details on the investigation process, visit the TSB web site at **www.tsb.gc.ca/en/investigation_process/index.asp**.

The TSB is one of many Canadian and foreign organizations involved in improving transportation safety nationally and internationally. While it operates at arm's length from other federal departments involved in the transportation field, it can only succeed in fulfilling its strategic outcome through the actions of others. The TSB presents findings and makes recommendations that call upon others to act, but it has no formal authority to regulate, direct or enforce specific actions. This implies ongoing dialogue, information sharing and strategic coordination with organizations such as Transport Canada, the National Energy Board and the Canadian Coast Guard.

Similarly, the TSB must engage in ongoing dialogue and information sharing with industry and foreign regulatory organizations. Through various means, the TSB must present compelling arguments that will convince these "agents of change" to take action in response to identified safety deficiencies. The TSB can therefore be deemed successful when others, such as regulators, operators and manufacturers, implement actions to mitigate risks using the TSB outputs.

The TSB has established memoranda of understanding with a number of federal government departments for the coordination of activities and the provision of support services. These agreements provide the Board with access to a range of

support services that can rapidly supplement internal resources (e.g. assistance for the recovery of wreckage, the documentation of information and the examination or testing of components). The agreements also define operating practices to ensure coordination of activities and to avoid potential conflicts that could arise from the simultaneous implementation of various organizational mandates. Such agreements are currently in place with National Defence, the Royal Canadian Mounted Police, the Canadian Coast Guard, Human Resources and Skills Development Canada and the National Research Council. Similarly, the TSB has established strategic cooperation alliances with provincial and territorial coroners/chief medical examiners.

Further alliances have been established with the TSB's counterpart agencies in other countries, such as the United States, Australia, the Netherlands, France and the United Kingdom. The TSB cooperates on a reciprocal basis with foreign safety investigation agencies through the ad hoc exchange of specialized services or the provision of assistance as a means of coping with capacity gaps. As a world leader in its field, the TSB regularly shares its investigation techniques, methodologies and tools. For example, the Recorder Analysis and Playback System (RAPS), developed by the TSB for decoding and analysis of flight data recorders and cockpit voice recorders, is now being used in more than 10 countries to aid in safety investigations. Similarly, the TSB has contributed to the training of safety investigators from numerous countries either by integrating foreign investigators into its in-house training programs or by sending senior staff to teach abroad. The TSB also shares data and reports with sister organizations and participates in international work groups and studies to advance transportation safety.

2.3 Risks and Challenges

The TSB faces many risks and challenges that could have a potentially significant impact on the organization's ability to fulfil its mandate. Recent announcements regarding government expenditure controls and the new expenditure review process call for flexibility among TSB managers, who must adapt to evolving accountability and management demands. Managers at all levels within the organization are expected to manage risks by applying established management principles. The most important challenges are described in the following paragraphs.

2.3.1 Providing Information in a Timely Manner

The TSB has a variety of stakeholders and clients with diverse information needs. The stakeholder needs analysis conducted in 2002-2003 provided important insights. Initial feedback indicated a preference for shorter and more timely reports and reflected a belief that safety information could be made

available to stakeholders earlier and more effectively. The challenge is to respond to these needs with available resources. The ability to provide the information required by stakeholders, the industry and the public, when they need it, is key to successfully achieving the TSB's mandate.

2.3.2 Maintaining a Discernible Edge in Our Investigative and Technical Knowledge and Skills

The success of the TSB and its credibility as an organization depends largely on the expertise, professionalism and competence of its employees. Rapid technological changes in the transportation industry, along with the development of new materials, are making the task of investigation and safety analysis increasingly complex and specialized. The TSB must not only maintain an appropriate infrastructure of technical and scientific equipment, but must also keep up its technical expertise and knowledge base in order to maintain credibility within the industry. In recent years, the TSB has made a concentrated effort to "catch up" on essential training for employees and managers to ensure they have the knowledge and skills to meet mandatory job requirements. However, the challenge of retaining technical currency requires ongoing attention and allocation of resources.

2.3.3 Maintaining a Healthy, Representative and Motivated Workforce

To be successful, the TSB must recruit, train, develop and retain highly motivated and competent people. As a federal government organization, the TSB must also strive to achieve a diverse workforce representative of the Canadian population. However, the TSB has experienced significant staff turnover and it is expected that more will leave due to retirement or other career opportunities. Heavy workloads, limited career development and limited advancement opportunities are some of the reasons given for staff departures. The challenge for the organization is to make the TSB as responsive as possible to employees' career needs and aspirations, thereby encouraging people to remain with the organization longer. This challenge is particularly difficult to address in a small organization, where there are limited opportunities to move people around for development purposes.

2.3.4 Achieving Excellence in Information Management

The TSB's primary products are information and knowledge. The effectiveness and value of the TSB rest in its ability to collect and analyze factual information and to communicate new knowledge to those who need it. It is crucial that the TSB manage information in a responsive and timely way. However, it continues to struggle with the storage, retrieval, analysis and sharing of information used to support its business processes. With special funding received for the renewal of

information management systems, it is expected that the TSB will adopt better tools to gather, create and control information. Improving the use of current applications and technologies will position the TSB to provide more effective and integrated tools to its investigators and to implement a more efficient process for producing investigation reports.

2.3.5 Improving Communications

An important preoccupation for the TSB is communications at all levels. TSB employees and stakeholders have told us that the organization needs to improve its internal and external communications capabilities. Internal communications have become increasingly important in recent years as the TSB continues to manage its change agenda. At a minimum, managers at all levels are expected to communicate with employees in an open and collaborative manner in order to implement organizational goals and objectives. Employees, in turn, are expected and encouraged to provide managers with suggestions and feedback and to share important information within the organization.

With respect to external communications, significant work is underway on the development of a Corporate Communications Plan and subplans that will assist in the effective and efficient delivery of the redesigned communications products and services. These plans will clearly identify roles and responsibilities. In concert with the public awareness initiative, the Corporate Communications Plan will make the most of alliances, partnerships and linkages to advance the mission of the TSB.

Section 3: Departmental Performance

3.1 Performance Management Framework

In 2002-2003, the TSB undertook the development of an integrated performance management framework. The framework consists of five key documents. The five-year *TSB Strategic Plan* is used to set the strategic directions. The annual *Business Plan* is then used to set the short-term priorities and to guide the activities and resource allocation decisions for the coming year. The *Report on Plans and Priorities*, based on the *Business Plan*, defines the commitments to Parliament and Canadians. The *Balanced Score Card* defines specific performance indicators and is used by management to measure and monitor progress. Finally, the departmental *Performance Report* closes the accountability loop by reporting to Parliament on the results achieved.

3.1.1 Plans and Priorities Commitments

In its 2003-2004 *Report on Plans and Priorities*, the TSB defined one strategic outcome and five intermediate outcomes. The following logic model identifies the linkages between the activities of the TSB and the achievement of its outcomes. The logic model is a road map showing the chain of results connecting resources and activities to outputs and to expected intermediate and final outcomes.

Table 1: Logic Model

Strategic Outcome
Advancements in safety through independent, objective and timely analysis of safety failures in the federally regulated transportation system.
Intermediate Outcomes
• Increased and justified public confidence in the safety of the transportation system. • Timely implementation of appropriate safety actions. • Increased awareness of safety issues and a strengthened safety culture on the part of government, industry and the public. • Increased level of safety through the reduction of risks. • Effective organizational performance.

Immediate Outcomes		
• Identification and communication of safety deficiencies. • Safety actions taken by stakeholders. • Responses to safety recommendations. • Media pick-up and dissemination of safety messages.		
Plans and Priorities		
• Implement the key elements of a planning and resource management framework. • Reshape the TSB's product and service mix based upon the results of the stakeholder needs analysis. • Improve the quality and timeliness of TSB products. • Establish the department as a learning organization. • Ensure a responsive workplace atmosphere within the department. • Implement required changes to the governance structure. • Renew the management of information within the TSB.		
Activities, Outputs and Resources		
Activities	Outputs	Actual Spending
Safety Investigations	• Safety recommendations • Safety advisories and information letters • Investigation reports • Statistical reports	$25.6 million and 181 FTEs
Corporate Services	• Financial services • Human resource services • Information management services • Informatics services	$6.5 million and 46 FTEs

3.1.2 Measurement Methodology

As noted, the TSB has been working on the development of a balanced score card, which will be the main tool used to measure organizational performance in the future. This score card will track performance along four major perspectives: financial, client/stakeholder, internal business process, and learning and growth. Current plans call for the full implementation of this new tool for fiscal year 2004 2005, as described in the 2004-2005 *Report on Plans and Priorities* (see **www.tsb.gc.ca/en/publications/RPP/2004/rpp2004.asp** for details).

Although the indicators and data collection methodology are not yet finalized, some of the indicators are already being used. Various methods are used to identify and capture performance information. Most of the data used in the analysis came from TSB information systems, supplemented by Transport Canada information where appropriate. Information was also extracted from the stakeholder needs analysis report and TSB reports on media analysis of TSB investigation reports. Anecdotal evidence that supports the performance assessment was obtained from various sources such as magazine articles, press clippings and individual testimonials. Where sources of information external to the TSB are used, they are identified.

Proper care and attention to data quality and limitations were ensured throughout the production of this report. This report presents an accurate picture of the state of TSB business and affairs on March 31, 2004. The financial statements have been audited by the Auditor General of Canada, and her audit report is included in Appendix C. Other performance information is not currently subjected to an independent review or validation process. However, the TSB is in the process of implementing an internal audit function that will be able to provide such assurance services in future.

3.1.3 Parliamentary Committee Recommendations

During the reporting period, there were no Parliamentary Committee recommendations addressed specifically to the TSB.

3.2 Performance Accomplishments

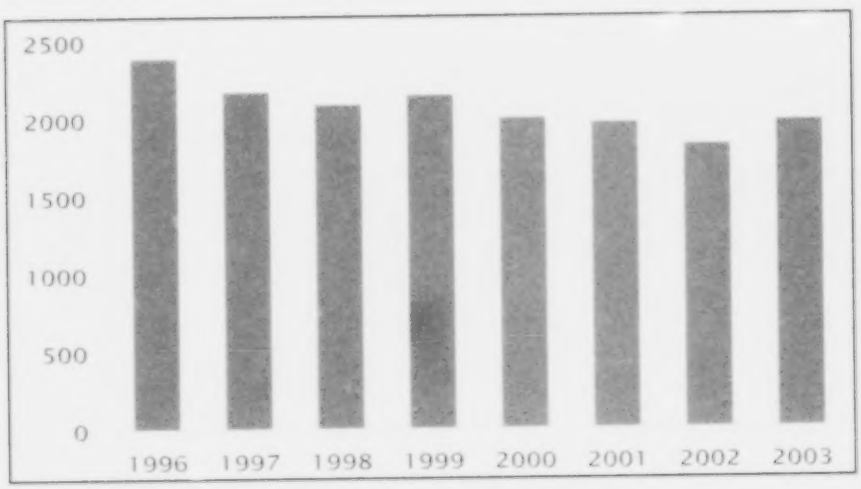
Canada's transportation system is considered one of the safest in the world. However, an average of 3,500 transportation occurrences are reported each year in accordance with federal reporting requirements. The TSB bases its decision to investigate on its Occurrence Classification Policy (see **www.tsb.gc.ca/en/common/policies/occurrences.asp** for details) using a comprehensive risk management process aimed at evaluating the consequences of operational decisions. The prime criterion for deciding to investigate is whether an investigation is likely to lead to a reduction in risk to persons, property or the environment. Based on these considerations, the TSB does not investigate some accidents that are less likely to result in safety actions, even when they involve fatalities.

Approximately 141 investigations are currently in progress. Of that total, about 11% are more than two years old, representing a significant improvement over previous years. For a relatively small organization, it is an ongoing challenge to

manage this backlog and the sustained opening of new cases in a way that meets the expectations arising from a high level of public interest and demand for investigations.

In 2003, 1,968 accidents and 1,388 incidents were reported in accordance with the TSB's regulations for mandatory reporting. The number of accidents in 2003 represented a 9% increase from the 1,812 accidents reported in 2002 (see Figure 1) but a 2% decrease from the 1998-2002 annual average of 1,999 accidents. There were also 670 voluntary incident reports. Fatalities totalled 172 in 2003, down from 187 in 2002 and the 1998-2002 average of 263.

Figure 1: Accidents Reported to the TSB (by calendar year)



This year was marked by increases in the number of accidents reported in all the modes except pipeline (see Appendix A for details). There were 546 marine accidents reported to the TSB in 2003, a 13% increase from the 2002 total of 485 and a 2% increase from the 1998-2002 average of 537. In the pipeline sector, 20 accidents were reported to the TSB, equal to the 2002 total and the 1998-2002 average, and no serious injuries resulted. The last fatal pipeline accident in the portion of the industry under federal jurisdiction occurred in 1988. A total of 1,030 rail accidents were reported to the TSB in 2003, a 5% increase from the previous year's total of 984 but a 3% decrease from the 1998-2002 average of 1,062. Aircraft were involved in 372 accidents reported in 2003, an increase of 15% from the 2002 total of 323. However, this is a 2% decrease from the 1998-2002 average of 380. Despite fluctuations in the number of accidents and incidents reported on an annual basis, the trend over the past 10 years shows a progressive decline in accident rates in all modes (see the graphs in Appendix A). These reductions cannot be directly attributed to the efforts of any

specific organization. Improvements in transportation safety are the result of the combined efforts of many participants including manufacturers, carriers, crews and regulators, as well as the TSB.

It is virtually impossible to accurately measure the impact of the TSB on transportation safety. No two investigations are identical. Some lead to significant safety improvements, and others do not. There is also no good way to link costs incurred by the TSB directly to specific improvements in transportation safety. However, the TSB has certainly been successful in achieving its strategic outcomes over the past year, as evidenced by the numerous safety actions taken by change agents within the transportation sector using the TSB's findings and outputs.

The next few pages summarize the results and outcomes of the TSB's work over the past year as measured against the stated performance indicators.

Table 2: TSB Score Card

Performance Indicators	Results
Increased and justified public confidence in the safety of the transportation system.	✔
Timely implementation of appropriate safety actions.	□
Increased awareness of safety issues and a strengthened safety culture on the part of government, industry and the public.	✔
Increased level of safety through the reduction of risks.	✔
Effective organizational performance.	✔
Implementing modern comptrollership	★
Modernization of human resources management	✔
Responding to resource pressures (see Table 8 for details)	□

Legend:
★ = exceeded expectations ✔ = successfully met expectations □ = not yet fully met expectations

3.2.1 Public Confidence in the Safety of the Transportation System

Canada has one of the safest and most secure transportation systems in the world. A threat to the safety and security of the transportation system could affect Canada's economic prosperity and its ability as a nation to trade effectively, as well as affecting Canadians' ability to travel.

Reported accidents and incidents provide indicators of the transportation system's safety performance and also help focus efforts on those initiatives and activities that have high safety benefits. As demonstrated in the tables of Appendix A, Canada continued to maintain a good safety record in 2003. The 2003 accident rates, per activity level for all modes, reflect a downward trend from the five-year average. Another indicator of the safety performance of the transportation system is the number of fatalities. In 2003, the air, marine and rail modes showed a decrease in fatalities from the five-year average. A reduction in accidents and fatalities will positively influence the public's confidence in the safety of the transportation system.

The TSB cannot claim that the reduction in transportation occurrences is solely related to its work, The safety and security of the transportation system are a shared responsibility. The TSB works with governments, transportation industries, agencies, associations and international organizations to further improve the system. It also collaborates with other government departments and agencies whose programs and services may be affected by transportation activities.

Last year's stakeholder needs analysis indicated that stakeholders expect the TSB to take on a more formal and active role in the transportation safety system, including engaging in continuous communications. In 2003-2004, the TSB initiated a public awareness program designed to foster dialogue and share information more broadly with the industry, operators and regulators. TSB Board Members and senior managers have consequently participated in an increased number of meetings, presentations and dialogues with various stakeholders. This program is intended to forge more meaningful relations and result in wider understanding of the TSB's contribution to the advancement of transportation safety. This, in turn, will lead to improved public confidence in the safety of the transportation system, as members of the public observe the enhanced visibility of the TSB and how it works with its key stakeholders.

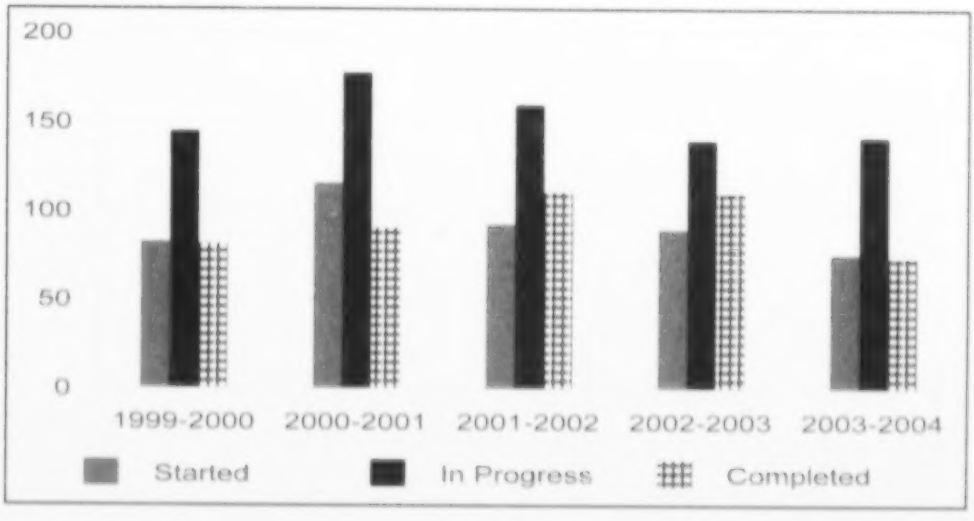
3.2.2 Implementation of Appropriate Safety Actions

Since its inception, the TSB has been acutely aware of the obligation to provide key safety information in a timely fashion to those who are in a position to implement changes. It is not uncommon for the TSB to provide, on an informal

basis, critical safety-related information throughout the investigative process when it becomes apparent that important information should be shared with others. From time to time, when enough information is available, the TSB also produces recommendations before the conclusion of an investigation or the publication of the report. Nevertheless, a final investigation report, particularly one that contains safety recommendations, is one of the most anticipated of the TSB's products.

Again this year, a conscious decision was made in departmental plans to reduce the number of new investigations so that resources could be focussed on in-progress investigations and the renewal agenda. Only 75 new investigations were started in 2003-2004, compared with 89 last year (see Figure 2). This year 73 investigations were completed, compared with 109 last year. The number of investigations in process increased to 141 at the end of the fiscal year, from 139 at the start.

Figure 2: Investigations Started / In Progress / Completed



For those investigations completed in 2003-2004, the average time to complete an investigation increased to 684 days, from 580 days the previous year (see Table 3). These results are directly attributable to the decision to focus on the completion of complex investigations that were more than two years old and on the allocation of investigation resources to a number of other initiatives aimed at improving performance over the longer term. Significant progress was made on reducing the backlog of very old cases, thereby temporarily increasing the average completion time. Good progress was also made on the various

improvement initiatives. These efforts should translate into measurable productivity gains in future years. More details on the improvement results achieved to March 31, 2004 are available in section 3.3.1 of this report.

Table 3: TSB Productivity

	Marine		Rail / Pipeline		Air		Total	
	2002-2003	2003-2004	2002-2003	2003-2004	2002-2003	2003-2004	2002-2003	2003-2004
Investigations started	13	14	20	14	56	47	89	75
Investigations completed	15	18	24	15	70	40	109	73
Average duration of completed investigations (number of days)	703	953	757	894	494	485	580	684

Note: Results can fluctuate significantly from year to year due to a number of factors such as staff turnover, the complexity of investigations and the investigation of major occurrences.

In 2003-2004, in addition to investigation reports, the TSB issued a total of 63 safety outputs: 11 safety recommendations, 22 safety advisories and 30 safety information letters (see Table 4 for a breakdown by mode).

Table 4: Safety Outputs by the TSB

	Recommendations	Safety Advisories	Safety Information Letters
Marine	7	6	11
Pipeline	0	0	0
Rail	4	7	11
Air	0	9	8
Total	11	22	30

These outputs led to concrete actions by other organizations that directly improved safety and/or reduced risks. For example, Transport Canada has targeted safety inspections, issued bulletins to inform industry about specific safety concerns, and introduced changes to safety regulations and procedures.

Similarly, industry has reacted to the TSB's work by undertaking numerous safety actions, such as changes in operating practices and procedures, preventive modifications to equipment, replacement of parts, and the modification of training programs. Table 5 provides a few specific examples of such safety actions that were taken during 2003-2004.

Table 5: Safety Actions – Part I

Occurrences Investigated	Safety Actions
While the *Alex B.1* was dragging for scallops off Havre St. Pierre, Quebec, water was discovered in the engine room. Subsequently all compartments from the stern to the accommodation flooded. *The investigation revealed that the vessel was holed below the waterline on the port side as a result of inadequate hull protection while engaged in dragging operations. Watertight bulkheads were compromised after major alterations, and the owner was not aware of stability principles or applicable regulations.*	A recommendation addressed to Transport Canada (TC) required that TC, Fisheries and Oceans Canada, fisher associations and training institutions develop a strategy for establishing and maintaining a safety culture within the fishing industry. Consultations are ongoing and initiatives are underway to enable more in-depth study for further analysis and recommendation development.
A VIA Rail passenger train travelling at 97 mph passed a signal indicating stop. *The investigation revealed that there is a need for a recording facility to confirm the effectiveness of in-cab voice communications. Had the controlling locomotive cabs been equipped with voice recording capability, it might have been possible to determine more definitively the effectiveness of the crew's communications as they approached the occurrence location.*	Transport Canada committed to working with Canadian industry and U.S. government agencies to discuss options available for the establishment of specifications for performance of event recorders, including audio capabilities.
Beechcraft 99A loss of control. *The investigation determined that the horizontal stabilizer trim actuator upper mounting bolts that attached the upper actuator lugs to the airframe had been improperly installed. Adjacent airframe structure, the body of the actuator, and the mounting lugs positioned ahead of the bolts make it difficult to identify the incorrect bolt installation during dual inspection.*	Transport Canada communicated their concern to the U.S. Federal Aviation Administration (FAA) regarding this accident and a previous similar accident. Transport Canada informed the FAA that it was issuing a Service Difficulty Alert recommending that operators and maintainers of Beechcraft (Raytheon) King Air Model A100 and Airliner Model 99A aircraft exercise caution during the installation of horizontal stabilizer trim actuators, and ensure that a secondary review be carried out.

Safety information is also provided to key stakeholders throughout the investigation process, permitting them to take immediate safety actions where appropriate. It is common practice for industry and government to take safety actions during the course of TSB investigations. Such safety actions range widely in scope and importance. Operators will often take immediate remedial action after discussion with TSB investigators (e.g. to clear the line of sight at a railway crossing by trimming bushes and vegetation). Regulators, such as Transport Canada and the Federal Aviation Administration in the United States, regularly issue mandatory directives requiring inspections and/or component replacement based on the TSB's preliminary findings. In such situations, rather than issuing recommendations, the TSB can then report on the corrective actions already taken by industry and government agencies. The following table highlights a few specific examples of safety actions taken before the TSB investigations were completed.

Table 6: Safety Actions – Part II

Occurrences Investigated	Safety Actions
Sinking of the amphibious passenger vehicle *Lady Duck*. *The investigation revealed that there was continuous water entry into the hull through various openings, pumps did not function as required, there was no effective safety management system in place, and the regulatory framework did not adequately address the risks involved. An overhead awning prevented the vertical escape of victims wearing personal flotation devices.*	Transport Canada required that the operators of amphibious vehicles conduct passenger safety briefings. Information and inspection advice was forwarded to TC marine inspectors. The Small Passenger Vessel Inspection Course has been amended. General public announcements were made and posters distributed in tourist areas. All amphibious vehicles were inspected, including bilge pumping arrangements and alarms, and operators were advised of necessary precautionary measures. A lifebuoy manufacturer was contacted and its quality assurance and inspection procedures were reviewed.
Gazoduc TQM Inc. compressor station natural gas explosion. *The investigation revealed that there were no Canadian Standards Association (CSA) standards requiring quality management and quality assurance programs for any pipeline facilities being built, to ensure overall soundness of the installation and of ongoing operations.*	CSA publication CSA Z662 has been amended to include ISO 9000 requirements for quality management and quality assurance for pipeline projects in Canada.

Occurrences Investigated	Safety Actions
A319 approach to wrong airport. *The crew of an Air Canada Airbus A319, on a regularly scheduled flight to Kelowna, B.C., inadvertently conducted a visual approach to the Vernon airport before proceeding to their intended destination. Although the aircraft's navigation system was set up to provide bearing and distance information from the Kelowna airport, the crew misidentified Vernon as Kelowna airport and commenced an approach.*	Transport Canada's Principal Operations Inspector for Air Canada will review the operator's Aircraft Operating Manual with the intent to incorporate the safety information contained in the Advisory. Transport Canada also intends to issue a Commercial and Business Aviation Advisory Circular on the hazards associated with this phenomenon. The operator, Air Canada, initiated an awareness campaign within the company by publicizing this incident to crews. Air Canada also modified its Flight Operations Manual to enhance the guidance regarding visual approaches, and is developing new risk management models for visual approaches.

3.2.3 Awareness of Safety Issues and a Strengthened Safety Culture on the Part of Government, Industry and the Public

> "Canada is among the world leaders in safety management."
>
> *Straight Ahead – A Vision for Transportation in Canada, Transport Canada, September 2003*

The TSB continues to promote awareness of safety issues and of a safety culture among transportation stakeholders. TSB investigators have observed a greater awareness of safety issues and signs of development of a safety culture among people with whom they interact in the course of their work. For instance, the TSB notes that governments and members of the transportation industry are cooperating to promote and implement solutions through legislation, regulation, programs and education. Focus is increasingly being placed on the adoption of the safety management system concept (a formalized framework for integrating safety into the daily operations of a company). A safety management system includes safety goals and performance targets, risk assessments, clear responsibilities and authorities, rules and procedures, and monitoring and evaluation processes. Furthermore, significant events such as the crash of Swissair Flight 111 and the sinking of the *Lady Duck* have raised public awareness about transportation safety. Although it is difficult to measure the results of TSB activity in this area, the use of TSB safety messages by stakeholders demonstrates a degree of effectiveness in achieving the desired outcome.

The TSB takes every opportunity to reiterate its key messages and create awareness of safety issues. In 2003-2004, the TSB published 73 investigation reports, as well as monthly and annual statistical reports. Three issues of the *Reflexions* safety digest were published during fiscal year 2003-2004. These

digests contribute to the advancement of transportation safety by reflecting on the safety lessons learned from accident and incident investigations. They also provide an effective tool to disseminate the results of safety investigations to a broad audience.

> "We were surprised to receive so much information so quickly and were thankful for the TSB update."
>
> *Next-of-kin, Georgian Express Flight 126, Pelee Island, January 2004*

The TSB has taken a proactive approach to dissemination of information. Information is made readily available to industry, next-of-kin, the media and the public throughout the investigation process. Investigative staff are encouraged to maintain a dialogue with key stakeholders, including the early communication of safety issues that arise during the investigation. In an effort to satisfy both the public and the media's thirst for up-to-date, factual information, the TSB responded to 1,357 information requests received through its web site and 424 media calls during the year, not including those inquiries handled at the scene of an accident or at a report release news conference. The TSB held one news conference and issued eight news releases. The TSB's Macro Analysis Division also responded to 632 requests for complex transportation occurrence database information.

The TSB uses its web site to increase awareness of safety issues and other transportation safety information. The site (**www.tsb.gc.ca**) receives an average of more than 49,000 daily hits and 1,860 daily visits, an increase of approximately 35% over last year. The visitors are Canadians and people from all around the world. The increased traffic on the site can be attributed to the ease of access and the expanded volume of information made available. The site has proven to be a cost-effective and timely way of disseminating information.

The TSB contributes to the dissemination of safety information at the international level. Many TSB information products are distributed not only in Canada but also in the United States, Europe, and various other countries around the world. The TSB also assists in the distribution of information originating from foreign countries. Such cooperation between the TSB and foreign organizations contributes to greater public access to safety information worldwide.

The TSB's expertise and investigation methods are recognized internationally. For instance, the organization has been invited to teach investigative methodologies to air investigators in Singapore. The TSB was invited to attend national and international conferences and workshops to present the TSB methodology for investigating for human factors in transportation occurrences. Staff have also been asked to lecture annually at the International Maritime

Academy in Trieste, Italy, where students are taught methodologies and legislation used by marine investigation organizations worldwide. By participating in such events and sharing methodologies, the TSB not only provides companies with its best practices for their own internal use, but also paves the way for a better understanding by industry of the rigour that the TSB applies to investigations.

The Integrated Safety Investigation Methodology training program developed by the TSB continues to draw significant interest from the transportation industry, including air carriers and railway companies, as well as from other safety organizations within and outside Canada, including the United States, the Netherlands, New Zealand and the United Kingdom. Although the TSB is not in the business of providing training to others, vacant seats in the investigator training sessions have been offered to other persons involved in transportation safety in either public or private organizations. The provision of such training has proven beneficial, as participants gain a better understanding of how the TSB works and acquire methodology and safety approaches they can apply toward achieving similar objectives of advancing transportation safety.

Given the high number of fishing accidents reported to the TSB (approximately half of the shipping accidents reported involve fishing vessels), the TSB is also involved in an initiative to promote a safety culture in the west coast marine community, particularly among operators of small vessels and fishing vessels. The Inter-Agency Marine Action Group brings together agencies from both the federal and provincial governments and provides an opportunity to collaborate to promote safety awareness, provide safety education and foster safe operating practices. The objective is to effect behavioural change within the marine community and thereby reduce the incidence of marine-related accidents and fatalities.

3.2.4 Increased Level of Safety Through the Reduction of Risk

In general, the TSB has been successful in identifying safety failures and in reducing risks in the transportation systems. TSB investigations result in reports identifying safety failures and, where appropriate, containing recommendations to reduce risks. Over this past year, in all cases where the TSB undertook an investigation, safety failures or factors contributing to the occurrence were identified and communicated. These results reflect a careful application of the TSB's Occurrence Classification Policy in deciding whether to investigate, and a thorough implementation of the investigation methodology. This systematic approach ensures that TSB investigation resources are invested in areas with the greatest potential safety payoffs.

A total of 4,026 occurrences were reported to the TSB in fiscal year 2003-2004, of which the TSB decided to investigate 75. All reported occurrences were examined in accordance with the Occurrence Classification Policy to identify those with the greatest potential for advancing transportation safety. Information on all reported occurrences was entered in the TSB database for historical record, trend analysis and safety deficiency validation purposes.

> "Transport Canada has made considerable changes to its regulations, inspection and certification of small passenger vessels following the sinking of the *True North II*. The department has addressed the TSB's concerns and recommendations, and has nearly completed related regulatory changes and initiatives."
>
> *David Collenette, Minister of Transport, March 2003*

One way to measure the quality of TSB findings and recommendations is by assessing its effectiveness in convincing others of the need for change to improve safety. The TSB therefore assesses the responses to its recommendations to establish the extent to which the underlying safety deficiency has been or is being redressed. Logically, the extent of the planned implementation of safety actions will be predicated upon the degree to which the addressee has accepted the existence of a particular unsafe condition and the magnitude of the associated risks. In 2003-2004, the TSB received responses to 19 safety recommendations. The TSB assessed two responses as "fully satisfactory," eight as having a "satisfactory intent" to address safety deficiencies identified in the recommendations, and four as "satisfactory in part." Five responses were assessed as "unsatisfactory." The results of this assessment are shown in Table 7.

Table 7: Assessment of Responses to TSB Recommendations – Current Year

2003-2004 (Year response received)	Fully satisfactory attention to safety deficiency	Satisfactory intent to address safety deficiency	Attention to safety deficiency satisfactory in part	Unsatisfactory attention to safety deficiency	To be assessed	Total
Marine	2	0	2	1	5	10
Pipeline	0	0	0	0	0	0
Rail	0	0	2	1	2	5
Air	0	8	0	3	0	11
Total	2	8	4	5	7	26

In 2004-2005, the TSB will undertake a comprehensive reassessment of responses to all recommendations issued since its creation in 1990. This review will provide a longer-term view of the outcomes achieved by the TSB's recommendations. The results of this reassessment will be included in the 2004-2005 departmental *Performance Report*.

3.2.5 Effective Organizational Performance

Fiscal year 2003-2004 saw the completion and implementation of a new integrated planning and resource management framework fully synchronized with the government-wide planning and reporting cycle. This new framework permitted the identification of priorities and plans directly aligned with the strategic plan, and led to the allocation of resources based on these plans and priorities. This has permitted a more strategic and focussed use of resources in order to optimize results for Canadians. Furthermore, clear linkages were established between corporate plans and priorities and the individual key commitments of senior managers, thereby ensuring accountability for results.

Progress was also made on performance measurement and reporting. A more robust process was implemented to monitor results and the use of resources through periodic reports and senior management reviews. Work on the development of the balanced score card continued, and appropriate linkages were made to the Treasury Board's Management Accountability Framework. Full implementation of the balanced score card as the principal tool for performance measurement is planned for the 2004-2005 fiscal year.

In 2003-2004, the TSB also implemented a formal internal audit program for the first time. A departmental audit committee was created. Using the corporate risk profile, the audit committee identified internal audit priorities and approved the execution of two audits. The first audit was initiated in March 2004 and completed in early 2004-2005. This audit report, along with the management action plan, will soon be published on the TSB web site.

A particular focus of the Business Plan was employee learning. In 2003-2004, the TSB completed the development of competency profiles and learning standards for all its occupational groups. The organization invested approximately $1.3 million, or 3.7% of its total operating costs, in employee training and education. A new automated tool was acquired and implemented to facilitate the task of developing individual learning plans for all employees. In future years, the TSB expects to maintain its high level of investment in employee learning but will ensure that these investments are better targeted through the use of the new tool now available to employees and managers.

The principal formal mechanism for defining workplace issues was the Public Service Employee Survey conducted in 2002. Participation in this survey by TSB employees was encouragingly high, identifying a variety of issues to be addressed. In 2002-2003, the TSB created an employee-management committee mandated to develop an action plan for management approval and to assist management with the implementation of the approved plan. During 2003-2004, the committee met on a periodic basis to assess progress against the action plan and reported to the senior management committee. Overall, good progress has been made on most issues identified for action over the past year, and work is ongoing on residual action items. Employee and management response to this approach has been extremely positive. Given this success, the committee's terms of reference were reviewed and modified to make the committee permanent and to add an element of collaboration in internal communications to its mandate.

In 2003-2004, the TSB senior management team undertook a series of discussions to review the internal governance structure. These facilitated discussions led to the adoption of a new decision-making structure to be implemented in 2004-2005. The new structure will focus the efforts of key managers on the areas of greatest importance to them and enable more management time to be spent on the broader strategic issues. Decision-making processes will also be streamlined, incorporate the elements of modern comptrollership and provide for greater transparency.

Overall, the TSB has made significant progress toward improving its internal management frameworks and optimizing the use of its resources. During the year, the TSB was cited by Treasury Board Secretariat officials as a model of effective organizational performance for others to follow. TSB senior managers have also been invited on a number of occasions to share their experience with their colleagues in other organizations.

3.2.5.1 Implementing Modern Comptrollership

The multi-year modern comptrollership initiative is aimed at modernizing management activities within the Public Service, thereby providing for better performance information, sound risk management and appropriate control systems, as well as reinforcing values and ethics and improving the government's accountability to Parliament and to Canadians.

In late 2001, the TSB conducted an assessment of its management practices against 33 criteria of sound organizational management. The resulting Capacity Assessment report (available at **www.tsb.gc.ca/en/publications/Mod_Comp/2002/Mod_Comp_2002.asp**).

issued in March 2002, identified a number of areas of the management framework where important changes were needed in order to achieve a state of modern comptrollership.

Understanding the value of modernizing management practices, as well as the risks to the organization if strong comptrollership capabilities were not entrenched in daily operations, the TSB identified modern comptrollership as a management priority and integrated modern comptrollership activities and projects into its annual Business Plans (available at **www.tsb.gc.ca/en/publications/index.asp#business_plan**).

During the 2002-2003 fiscal year, much of the work done in the context of modern comptrollership was developmental. The TSB developed a business planning framework that integrates all TSB planning activities in a coherent manner and that coincides with the government-wide planning cycle. This framework, now fully implemented, improved and facilitated resource allocation decisions for the 2003-2004 fiscal year and ensured that resources were linked to corporate plans and priorities.

In 2003-2004, work was done on the development of two new management tools: a performance measurement tool and a risk-based internal audit plan. The TSB has also defined the specific knowledge and skills required by managers and functional specialists in the context of modern management. Competency profiles and learning standards have been developed. These will be used to assess current management competencies and to design learning plans to support the implementation of modern management and human resources modernization. Core training for managers was also initiated through a combination of formal in-house and external courses.

As the modern comptrollership initiative came to a close as a project, the TSB ensured the sustainability of its efforts over the longer term by creating a permanent corporate planning and reporting officer position. The role of this new position is to assist the senior management team in ensuring that the planning and performance management frameworks continue to be used to support decision making. This person will also ensure that the frameworks and supporting tools are kept current and relevant to meet the needs of the organization.

In line with its modern comptrollership priorities and with corporate preoccupations, the TSB was also actively involved in working with other departments and agencies on modern comptrollership projects, sharing best practices and finding solutions to minimize costs and efforts. For example, the TSB has led three interdepartmental innovation projects touching upon cultural change within organizations, the integration and streamlining of performance

information, and values and ethics as they apply to partnerships between organizations. TSB staff have been recognized by the Treasury Board Secretariat and the small-agencies community for their leadership in this regard.

The TSB has also undertaken the use of the Treasury Board's Management Accountability Framework (MAF). The MAF was introduced to all managers and their administrative assistants as a management tool. Work was also initiated on the mapping of Business Plan activities and balanced score card performance indicators against the MAF elements.

3.2.5.2 Modernization of Human Resources Management

The approval by Parliament of the *Public Service Modernization Act* will have an impact on all federal institutions, including the TSB. This new legislation, aimed at modernizing the management of human resources in the Public Service, will be implemented over the next two years. In 2003-2004, the TSB reviewed the potential implications of the legislation and ensured that resources were set aside in its 2004-2005 and 2005-2006 budgets to facilitate the implementation of the required changes. Work was undertaken in a proactive manner to create a labour-management consultation framework and to initiate the training of managers on values-based staffing. TSB representatives have also participated in a number of interdepartmental working groups led by the Public Service Human Resources Management Agency of Canada to develop policies, guidelines and tools for departments and agencies.

3.3 Responding to Resource Pressures

In 2002-2003, the TSB received approval for short-term funding to respond to specific resource pressures. This funding was intended to reduce the backlog of investigations in process, renew information management and replace rusted-out capital assets. It was provided over a period of approximately 27 months, starting in late 2002-2003. In seeking approval for these funds, the TSB committed to achieving specific results (see Table 8). The next three sections provide an overview of results achieved to date against each commitment.

Table 8: Resource Pressure Commitments

Commitments		Results Achieved	
Improving the quality and timeliness of TSB products			
Approved Resources 2003-2004	$1.6 million and 13 FTEs	Actual Resources Utilized 2003-2004	$1.2 million and 6 FTEs
Reduce the number of investigations in progress to fewer than 100		☐	
Improve the mean time in process by 10% (or approximately 60 days)		☐	
Significantly reduce the backlog of unpublished class 3 reports		✔	
Free up experienced staff to work on initiatives to improve future performance and balance activities with available resources		✔	
Renewing the management of information			
Approved Resources 2003-2004	$0.4 million and 1 FTE	Actual Resources Utilized 2003-2004	$0.36 million and 2 FTEs[1]
Develop new architecture and an integrated suite of systems to support business needs		✔	
Upgrade the records management system and improve the filing system		✔	
Develop and implement employee training and awareness tools		✔	
Replacing capital assets			
Approved Resources 2003-2004	$0.86 million	Actual Resources Utilized 2003-2004	$0.81 million
Replace a specific list of assets		★	
Develop and implement a multi-year capital asset replacement plan		☐	

Legend:
★ = exceeded expectations ✔ = successfully met expectations ☐ = not yet fully met expectations

[1] The TSB has invested an additional $0.63 million from its own base budget into this initiative, for a total investment of approximately $1 million in 2003-2004.

3.3.1 Improving the Quality and Timeliness of TSB Products

During the 2002-2003 fiscal year, the TSB initiated a consultative process designed to seek the input of a wide range of TSB stakeholders. These consultations have provided a broad assessment of stakeholders' needs and expectations and an appreciation of how successfully the TSB is achieving its mandate and how it is viewed from the outside. In 2003-2004, the results of the consultations, along with other information, were used for the review of departmental operational processes and outputs to ensure that they continue to meet the needs of stakeholders and that optimal results can be achieved with the resources provided by Parliament.

A reshaping of products and services project was initiated to address issues raised in the stakeholder needs analysis. The project examined the TSB's current mix of products and services and proposed modifications to increase the effectiveness and timeliness of occurrence-related communications with stakeholders. Accordingly, the project team made several recommendations to the senior management committee. These recommendations will be examined in detail in 2004-2005, prioritized and implemented.

A TSB work group reviewed the Occurrence Classification Policy to determine whether it adequately addressed stakeholders' needs concerning decisions on investigations. The group's overall conclusion was that the Policy was effective in ensuring occurrences would be investigated if there were opportunities for advancing safety. TSB Board Members also confirmed that they believed this Policy was being implemented consistently.

A work group was established to develop a definition of a Safety Issue Investigation and to make a recommendation on whether the TSB should conduct Safety Issue Investigations. A "Safety Issue Investigation" is typically based on a number of similar investigations, rather than a single occurrence. The group recommended that the TSB undertake Safety Issue Investigations as an additional means of identifying safety deficiencies. To facilitate this process, a process map and a draft governance structure for the conduct of these investigations were developed. The recommendations of the work group were approved by the senior management committee, and the governance structure is in the process of being finalized.

The TSB obtained approval of temporary incremental resources to reduce the number of investigations in progress to fewer than 100 and to improve the mean time in process by 10% (or approximately 60 days) by the end of fiscal year 2004-2005. As part of a broader human resources strategy, staff hired with these incremental resources are viewed as potential replacements for staff expected to depart over the next few years. These incremental resources also permit current, more experienced staff to contribute to a full range of longer-term initiatives to

improve performance in the future, including training, quality assurance and development of modern tools and procedures to aid investigative staff. These incremental resources were allocated to appropriate managers at the beginning of the fiscal year, and a management-level steering committee was established to provide governance for this activity. Mechanisms were put in place to track new investigations and measure results of improvements in processes. This will enable management to ensure that process improvements are having the desired effects on results. In 2004-2005, management will also reassess targets to determine the optimal sustainable levels to be maintained in future.

The number of new investigations started during 2003-2004 was reduced as planned in the *Report on Plans and Priorities*. Balance was also achieved between the number of new investigations started and the number of investigations completed during the year. Efforts are now being made in operational planning to maintain this balanced level of activity. The number of other safety outputs dropped in 2003-2004 as a result of the reduction in the number of new investigations started. This is a natural effect, as safety outputs are derived directly from investigations.

The number of investigations in progress at year-end and the average time to complete investigations both increased in 2003-2004 (see section 3.2.2 for actual numbers). This represents little measurable progress against the TSB's specific commitments. There are a number of reasons for this. First, the TSB has faced a long ramp-up time for the recruitment and training of new staff due to the specialized nature of the positions. New personnel were therefore not in place and productive until the second half of the fiscal year. Second, a conscious decision was made to focus on investigations that were more than two years old. Significant progress was achieved in this regard, and the backlog of older cases was reduced from 16 to 11. However, this success also meant that the mean completion time temporarily increased. Finally, the TSB also placed an early focus on other initiatives to improve processes, which will impact primarily the new investigations to be started in the future. Overall, TSB senior management is satisfied that the organization is on track to meet its commitments by the end of 2004-2005.

For the past few years, the TSB has limited the distribution of its investigation reports to a small targeted audience of key stakeholders directly affected by the investigation findings. Most reports were therefore not published for broad public access, seriously limiting the communication of safety messages. At the beginning of 2003-2004, the TSB had a backlog of 192 unpublished reports for the period of 2000 to 2003. During 2003-2004, the TSB completed 73 new investigation reports. A total of 179 reports were translated, edited, formatted and published on the TSB web site during the year, leaving 86 unpublished reports yet to be processed as of year-end. Plans are in place to complete the

publication of these reports during 2004-2005. Work is also underway to identify solutions to ensure that all future investigation reports are published on the web site shortly after their completion.

While addressing the workload backlog, the TSB has also allocated investigation and management resources to lay the foundation for performance improvements over the longer term. TSB management believes that, in order to sustain longer-term performance improvements, it must make investments, in terms of freeing up experienced staff and managers to train staff and to strengthen internal work processes. The following are examples of investment activities aimed at sustained future performance improvement:

- Training programs have been developed and delivered in three areas: "Investigation Report Writing," "Responding to Comments by Designated Reviewers," and "Safety Communications."
- Rail and marine investigation branches have conducted investigators workshops to improve work practices and processes.
- Marine and air investigation branches have conducted managers workshops with the objective of strengthening investigation management processes.
- Experienced investigators and managers have been working on the information management improvement project team (see section 3.3.2 for details).

Significant progress has been made in this area and more work is planned for 2004-2005.

3.3.2 Renewing the Management of Information

During 2003-2004, the records management system upgrade, necessary to replace the current unsupported software version, was successfully completed. This will allow the TSB to maintain its capacity to manage its physical records. In addition, a situation analysis was done to determine necessary improvements to the file classification structure for records related to corporate services functions. This will ensure that corporate memory is managed effectively and that the organization is well positioned for transition to an electronic records management environment. This project will continue in fiscal year 2004-2005 and be expanded to include records related to other functions.

The TSB undertook several information management (IM) improvement activities aimed at initiating cultural change and awareness that "good IM makes good business sense." In addition to developing new policy and guidelines, the TSB designed and provided a half-day IM training session to all staff across the country. These sessions were aimed at raising awareness of both government-

wide requirements and TSB-specific practices associated with records management and Access to Information and Privacy requirements. Similar sessions will now be offered to new TSB employees on an ongoing basis.

The multi-year Transportation Investigation Information Management System (TIIMS) project aims to modernize and improve information management products, services and productivity tools available to TSB staff and managers. Over the past year, the TIIMS project, using the Government of Canada Strategic Reference Model, has advanced these objectives via an organization-wide focus group. The focus group completed various business models and developed an enterprise architectural blueprint and a prototype of a team-oriented investigation management environment. Additional achievements included the development of a risk management strategy, cost-benefit analysis, return on investment study and detailed project plan, as well as the creation of a detailed project charter document. In the longer term, the TSB will leverage this new automated business environment to facilitate productivity gains and improve the timeliness of delivery of TSB products and services.

3.3.3 Replacing Capital Assets

The TSB was facing a significant capital asset "rust-out" as investments in this area were significantly reduced over the past 10 years to cope with budget cuts and other resource pressures. A list of specific assets requiring urgent replacement was compiled and submitted to the Treasury Board Secretariat. Funding was approved to replace these assets. All assets identified have been replaced at an overall lower cost than originally estimated. The remaining funds were therefore used to replace additional assets also due for replacement.

The TSB has developed a multi-year asset replacement plan in line with normal asset life cycles. However, further work is required to rationalize the asset base and reduce the need to invest in capital assets through the use of alternative solutions such as equipment rental, contracting out some work or sharing facilities with other government organizations. Further work is also required to identify financial resources that can be reallocated internally to permit the implementation of the multi-year replacement plan.

3.4 Financial Performance

The TSB started the year with authorities of $25.7 million. Supplementary Estimates in the amount of $5.0 million were then approved for the carry-forward of the previous year's lapse and resource pressure adjustments. Transfers in the amount of $2.4 million were also made from Treasury Board votes for collective bargaining adjustments as well as for the implementation of Modern Comptrollership and internal audit, thereby increasing total authorities to $33.1 million.

In 2003-2004, the TSB spent $32.1 million of its $33.1 million total authorities. The TSB lapsed $1 million from its operating budget. This lapse is primarily due to lower spending than anticipated on salaries and training for new employees, as well as the deferral of some projects to 2004-2005. The complete audited financial statements are enclosed in Appendix C.

The total expenditures of the TSB represent an approximate cost of $1.00 per Canadian citizen. For this amount, Canada maintains the capability to investigate major failures in four different modes of the national transportation system.

Financial Table 1: Summary of Voted Appropriations

This table explains the way Parliament voted resources to the TSB.

Financial Requirements by Authority ($ millions)					
		2003-2004			
Vote		**Total Main Estimates**	**Total Planned Spending**	**Total Authorities**	**Total Actual Spending**
	Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board				
15	Operating expenditures	22.3	26.4	29.6	28.6
(S)	Contributions to Employee Benefit Plans	3.4	3.4	3.5	3.5
	Total Department	**25.7**	**29.8**	**33.1**	**32.1**

Total Authorities are Main Estimates plus Supplementary Estimates plus other authorities (see Table 9 for details).

Table 9: Detailed Breakdown of 2003-2004 Total Authorities ($ millions)

Authorities	Amount
Main Estimates	25.7
Supplementary Estimates – Carry-Forward of Previous Year Lapse	1.0
Supplementary Estimates – Resource Pressures	3.9
Transfers from Treasury Board – Collective Bargaining	2.1
Transfers from Treasury Board Vote 10 – Modern Comptrollership and Internal Audit	0.2
Spending of Proceeds from Disposal of Surplus Crown Assets	0.1
Year-end Adjustment to Employee Benefit Plans	0.1
Total Authorities	**33.1**

Financial Table 2 : Comparison of Total Planned Spending to Actual Spending

This table explains, in a government-wide standardized fashion, the way resources are used by the TSB.

Departmental Planned versus Actual Spending ($ millions)				
	2003-2004			
Business Line	**Total Main Estimates**	**Total Planned Spending**	**Total Authorities**	**Total Actual Spending**
Full-Time Equivalents	235	249	249	227
Operating	25.7	29.8	33.1	32.1
Total Gross Expenditures	25.7	**29.8**	**33.1**	**32.1**
Less:				
Re-spendable Revenues	-	-	-	-
Total Net Expenditures	**25.7**	**29.8**	**33.1**	**32.1**
Other Revenues and Expenditures				
Non Re-spendable Revenues	-	-	-	-
Cost of Services Provided by Other Departments	3.1	3.0	3.1	3.1
Net Cost of the Program	**28.8**	**32.8**	**36.2**	**35.2**

Note: Total Authorities and Actual expenditures are significantly higher than Planned Spending due to the compensation for new collective agreements, the carry-forward of the previous year's lapse and special funding to address resource pressures.

Table 10, which follows, shows the breakdown of the net cost of the TSB program by operational activities. All overhead costs have been allocated to the operational activities directly supporting the program delivery. The largest portion of resources (77.4%) was expended on the conduct of investigations (identification of safety failures and investigation support). A significant portion of resources (15.4%) was expended on communicating safety information.

Table 10: Net Cost of Program by Operating Activities

Operating Activities	Expenditures ($ millions)	% of Total Expenditures
Identification of safety failures	22.15	63.0
Investigation support	5.05	14.4
Public access to safety information	5.40	15.4
Satisfaction with quality and timeliness	0.72	2.0
Awareness by Canadians of TSB role	0.50	1.4
International recognition of the TSB	0.04	0.1
Training and education	1.31	3.7
Total	**35.17**	**100.0**

Financial Table 3: Historical Comparison of Total Planned Spending to Actual Spending

This table provides a historical perspective on how resources are used by the TSB.

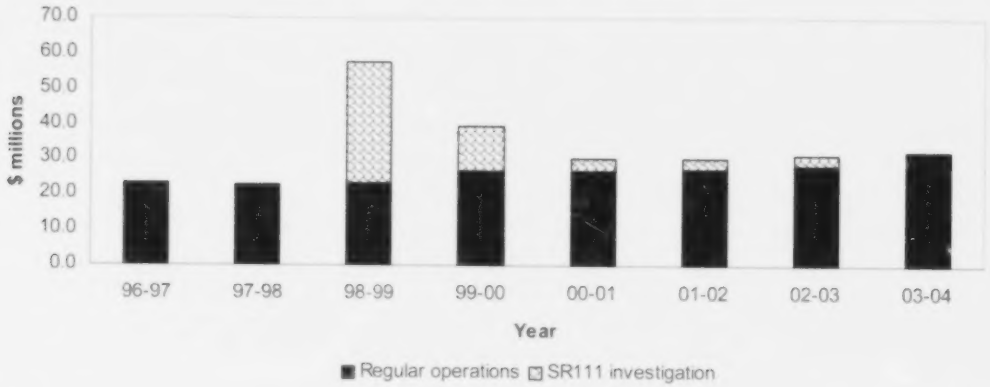
Historical Comparison of Departmental Planned versus Actual Spending ($ millions)						
			2003-2004			
Business Line	Actual 2001-2002	Actual 2002-2003	Total Main Estimates	Planned Spending	Total Authorities	Actual
Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board	30.1	31.3	25.7	29.8	33.1	32.1
Total	**30.1**	**31.3**	**25.7**	**29.8**	**33.1**	**32.1**

Total Authorities are Main Estimates plus Supplementary Estimates plus other authorities.

Note: Total Authorities and Actual expenditures are significantly higher than Planned Spending due to the compensation for new collective agreements, the carry-forward of the previous year's lapse and special funding to address resource pressures.

From 1999-2000 onward, TSB spending has increased progressively each year due to increases in employee salaries and general operating costs (see Figure 3). During the period of 1998-1999 to 2003-2004, significant costs were incurred for the Swissair Flight 111 (SR111) investigation, totalling approximately $56.7 million. In 1998-1999 and 1999-2000, SR111 investigation costs were $34.0 million and $13.4 million, respectively. In 2000-2001, 2001-2002 and 2002-2003, SR111 investigation costs averaged approximately $3.3 million per year. In 2003-2004, SR111 costs amounted to approximately $0.5 million. Financial results for 2002-2003 and 2003-2004 also include spending related to the short-term funding received to address specific resource pressures. These expenditures total $0.2 million and $2.4 million, respectively.

Figure 3: TSB Historical Spending



Section 4: Other Information

The TSB reports publicly on all its investigations. Most investigation reports published since 1995 are available on the TSB web site. The TSB also publishes periodic statistical reports for each of the four transportation modes, which are also available on the site. Finally, the TSB publishes an annual report to Parliament and a periodic safety magazine entitled *Reflexions*, which are available in printed form upon request.

Previous years' Reports on Plans and Priorities and departmental Performance Reports and miscellaneous additional information are also available on the TSB web site at **www.tsb.gc.ca**.

For further information, please contact us:

Communications Division
Transportation Safety Board of Canada
Place du Centre
200 Promenade du Portage
4th Floor
Gatineau, Quebec
K1A 1K8

E-mail: communications@tsb.gc.ca
Telephone: (819) 994-3741
Fax: (819) 997-2239

Appendices

A: Transportation Safety Statistics

B: Links to Other Organizations Involved in Transportation Safety

C: Audited Financial Statements

Appendix A
Transportation Safety Statistics

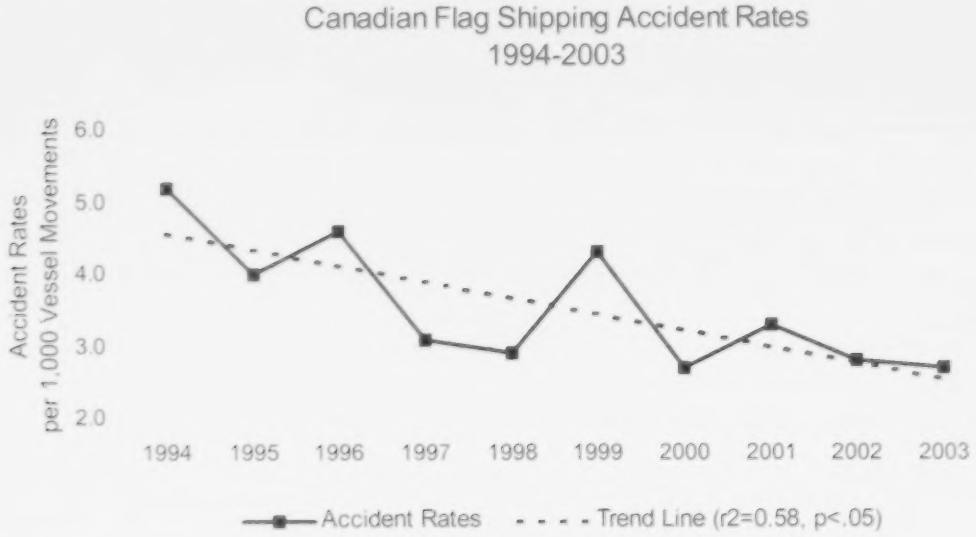
The following table presents the statistics on transportation occurrences by mode, including comparisons with the five-year average. Taking into account the level of activity in each mode, the accident rates for 2003 continue to exhibit a general downward trend.

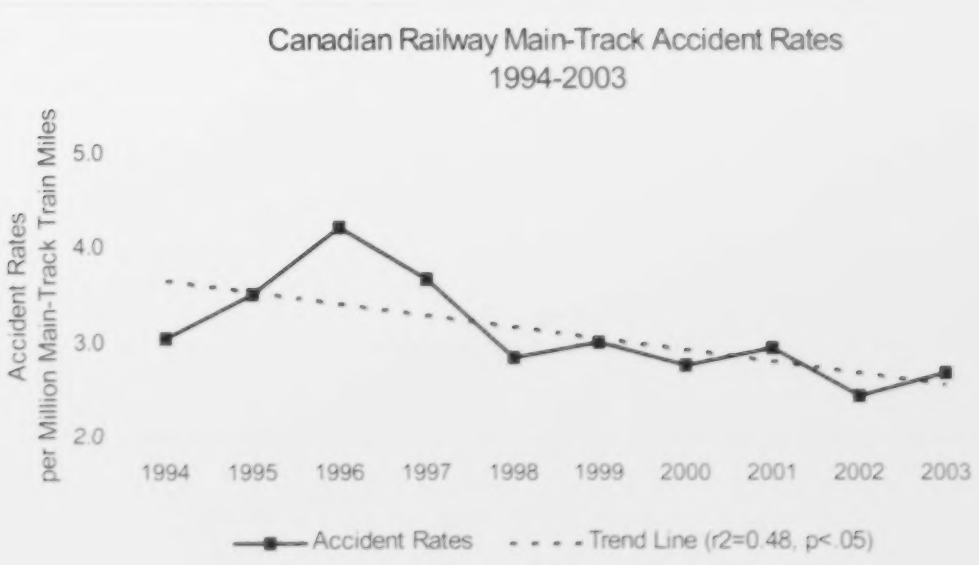
Transportation Occurrences by Mode – 2003 versus Previous Five-Year Average (1998-2002)				
	Marine	Pipeline	Rail	Air
Accidents				
2003	546	20	1030	372
2002	485	20	984	323
Five-Year Average	537	20	1062	380
Fatalities				
2003	18	0	79	75
2002	28	0	96	63
Five-Year Average	34	0	98	131
Incidents				
2003	221	38	295	834
2002	174	35	303	865
Five-Year Average	201	35	345	783

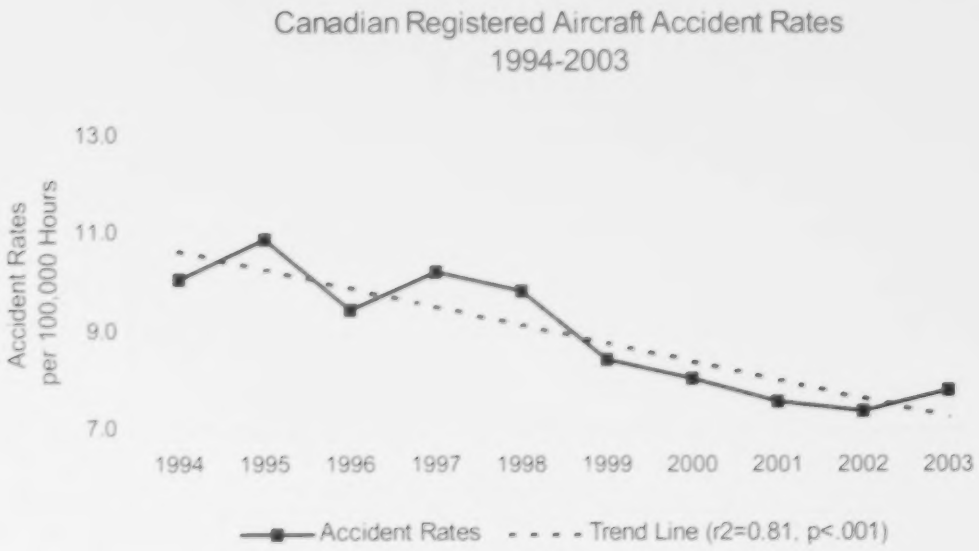
The following table presents data on accident rates by mode for the current year, as well as the five-year average. Keeping in mind that each has its own inherent limitations, these aggregate measures of activity provide a general point of reference.

Accident Rates in Transportation – 2003 versus Previous Five-Year Average (1998-2002)				
	Marine[1]	Pipeline[2]	Rail[3]	Air[4]
Accidents				
2003	2.7	1.5	11.5	7.8
2002	3	1.6	11	7.4
Five-Year Average	3.2	1.7	11.9	8.3

[1] Canadian-flag shipping accidents for vessels of 15 grt or more (excluding passenger vessels, passenger ferries and fishing vessels) per 1000 movements.
[2] Per exajoule.
[3] Accidents other than crossing or trespasser accidents which occur on a main track or spur per million main-track train miles.
[4] Canadian registered aircraft accidents (excluding ultralights, gliders, balloons and gyrocopters) per 100,000 hours.







More comprehensive information is available on the TSB web site at **www.tsb.gc.ca/en/stats/index.asp** or in Chapter 4 of the *Transportation in Canada 2003: Annual Report* published by Transport Canada. That publication is available at **www.tc.gc.ca/pol/en/anre/transportation_annual_report.htm**.

Appendix B
Links to Other Organizations Involved in Transportation Safety

More information on transportation safety in Canada is available from other federal government agencies who play a role in this area. The Internet addresses for the main organizations are as follows:

Transport Canada ..... www.tc.gc.ca

National Energy Board ..... www.neb.gc.ca

Canadian Coast Guard ..... www.ccg-gcc.gc.ca

Canadian Transportation Agency ..... www.cta-otc.gc.ca

Royal Canadian Mounted Police ..... www.rcmp-grc.gc.ca

Human Resources and Skills Development Canada ..... www.hrsdc-rhdcc.gc.ca

National Defence ..... www.dnd.ca

More information on transportation safety in selected countries is available on the following Internet sites:

United States
- National Transportation Safety Board ..... www.ntsb.gov
- Federal Aviation Administration ..... www.faa.gov

Australia
- Australian Transport Safety Bureau ..... www.atsb.gov.au

France
- Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la sécurité de l'Aviation Civile . www.bea-fr.org

United Kingdom
- Air Accidents Investigation Branch ..... www.aaib.dft.gov.uk
- Marine Accidents Investigation Branch ..... www.maib.dft.gov.uk

International
- International Civil Aviation Organization ..... www.icao.int
- International Maritime Organization ..... www.imo.org
- International Transportation Safety Association ..... www.itsasafety.org

Appendix C
Audited Financial Statements

Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board
Management Responsibility for Financial Statements

Responsibility for the integrity and objectivity of the accompanying financial statements for the year ended March 31, 2004 and all information contained in this report rests with management of the Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board (CTAISB).

We have prepared these financial statements in accordance with the Treasury Board of Canada Accounting Standards based on Canadian generally accepted accounting principles, using management's best estimates and judgements where appropriate. These statements should be read within the context of the significant accounting policies set out in the Notes.

Management has developed and maintains books, records, internal controls and management practices, designed to provide reasonable assurance that the Board's assets are safeguarded and controlled, resources are managed economically and efficiently in the attainment of corporate objectives, and that transactions are in accordance with the *Financial Administration Act* and regulations as well as other applicable government policies and statutory requirements.

The transactions and financial statements of the CTAISB have been audited by the Auditor General of Canada, the appointed independent auditor for the Board.

Charles H. Simpson
Acting Chairman

Jean L. Laporte, CGA
Senior Financial Officer

Gatineau, Canada
May 26, 2004

Auditor General of Canada
Verificatrice générale du Canada

AUDITOR'S REPORT

To the Chairman of the Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board
and to the President of the Queen's Privy Council for Canada

I have audited the statement of financial position of the Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board as at March 31, 2004 and the statements of operations and net assets and cash flows for the year then ended. These financial statements are the responsibility of the Board's management. My responsibility is to express an opinion on these financial statements based on my audit.

I conducted my audit in accordance with Canadian generally accepted auditing standards. Those standards require that I plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation.

In my opinion, these financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Board as at March 31, 2004 and the results of its operations and its cash flows for the year then ended in accordance with Canadian generally accepted accounting principles.

Sylvain Ricard

Sylvain Ricard, CA
Principal
for the Auditor General of Canada

Ottawa, Canada
May 26, 2004

Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board
Statement of Financial Position

As at March 31
(in thousands of dollars)

		2004	2003
ASSETS			
	Financial Assets		
	Due from the CRF	$ 2,775	$ 3,152
	Receivables and Advances (Note 4)	96	765
	Total Financial Assets	**2,871**	**3,917**
	Non-Financial Assets		
	Prepayments	32	69
	Inventories not for Re-Sale	115	130
	Property and Equipment (Note 5)	4,312	4,122
	Total Non-Financial Assets	**4,459**	**4,321**
Total Assets		**$ 7,330**	**$ 8,238**
LIABILITIES			
	Accounts Payable and Accrued Liabilities	$ 2,786	$ 3,317
	Accrual for Employee Vacation and Overtime	960	910
	Employee Severance Benefits	3,402	3,242
	Total Liabilities	**7,148**	**7,469**
NET ASSETS		**182**	**769**
Total Liabilities and Net Assets		**$7,330**	**$ 8,238**

Contingent Liabilities and Commitments (note 9 and note 10 respectively)

The accompanying notes form an integral part of these financial statements.

Charles H. Simpson
Acting Chairman

Jean L. Laporte, CGA
Senior Financial Officer

Gatineau, Canada
May 26, 2004

Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board
Statement of Operations and Net Assets

for the year ended March 31
(in thousands of dollars)

	2004	2003
Revenues		
Sales of Goods and Services	$ 15	$ 27
Other Non-Tax Revenues	11	86
Total Revenues	**26**	**113**
Expenses		
Salaries and Wages	19,897	17,924
Employee Benefit Plans	4,982	4,489
Professional and Special Services	3,505	4,384
Transportation and Communications	2,011	1,892
Accommodation	1,745	1,700
Amortization	1,104	1,050
Utilities, Materials and Supplies	622	654
Purchased Repair and Upkeep	600	541
Information	304	1,481
Loss on Disposal of Property and Equipment	137	43
Rentals	75	112
Construction and/or Acquisition of Machinery and Equipment	70	184
Miscellaneous Expenses	18	30
Total Expenses	**35,130**	**34,484**
Net Operating Results	**(35,104)**	**(34,371)**
Other Income (Note 6)	196	326
Other Expenses (Note 6)	196	326
Net Results	**(35,104)**	**(34,371)**
Net Assets, Beginning of Year	**769**	**505**
Net Cash Provided by Government (Note 3c)	**31,789**	**31,211**
Change in Due from the CRF	**(377)**	**416**
Services Provided Without Charge (Note 8)	**3,105**	**3,008**
Net Assets, End of Year	**$ 182**	**$ 769**

The accompanying notes form an integral part of these financial statements.

Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board
Statement of Cash Flows
for the year ended March 31
(in thousands of dollars)

	2004	2003
Operating Activities		
Net Results	**$ 35,104**	**$ 34,371**
Non-Cash Items Included in Net Results		
Services Provided Without Charge (Note 8)	3,105	3,008
Amortization of Property and Equipment	1,104	1,050
Employee Severance Benefits	160	143
Loss on Disposal of Property and Equipment	197	41
Revenues from Other Government Departments	-	38
	4,566	**4,280**
Statement of Financial Position Adjustments		
Change in Liabilities	(481)	671
Change in Cash, Receivables and Advances, Prepayments, Inventories not for Re-Sale and Prepaid Expenses	807	(656)
	$ 326	$ 15
Cash Used in Operating Activities	**30,212**	**30,076**
Investing Activities		
Acquisitions of Property and Equipment	1,577	1,135
Cash Used in Investing Activities	**1,577**	**1,135**
Net Cash Provided by Government (Note 3c)	**$ 31,789**	**$ 31,211**

The accompanying notes form an integral part of these financial statements.

Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board
Notes to the Financial Statements
for the year ended March 31, 2004

1. Authority and Objectives

The Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board (CTAISB) was established in 1990 under the *Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act* and is a departmental corporation named in Schedule II to the *Financial Administration Act*. In its day-to-day activities the CTAISB is more commonly known by the name Transportation Safety Board of Canada, or simply the TSB. The objective of the CTAISB is to advance transportation safety. It seeks to identify safety deficiencies in transportation occurrences and to make recommendations designed to eliminate or reduce any such safety deficiencies. In addition to investigations, including where necessary public inquiries into selected occurrences, the CTAISB may conduct studies into more general matters pertaining to transportation safety. The CTAISB has the exclusive authority to make findings as to causes and contributing factors when it investigates a transportation occurrence. The CTAISB's operating expenditures are funded by a budgetary lapsing authority, whereas contributions to employee benefit plans are funded by statutory authorities.

2. Summary of Significant Accounting Policies

These financial statements have been prepared in accordance with Treasury Board of Canada Accounting Standards based on Canadian generally accepted accounting principles.

(a) Parliamentary appropriations – the CTAISB is primarily financed by the Government of Canada through Parliamentary appropriations. Appropriations provided to the CTAISB do not parallel financial reporting according to Canadian generally accepted accounting principles. They are based in large part on cash flow requirements. Consequently, items recognized in the Statement of Operations and in the Statement of Financial Position are not necessarily the same as those provided through appropriations from Parliament. Note 3a) to these financial statements provides information regarding the source and disposition of these authorities. Note 3b) provides a high-level reconciliation between the two bases of reporting. Note 3c) presents the reconciliation to Net Cash Provided by Government.

(b) Due from the CRF – As a departmental corporation, the CTAISB operates within the Consolidated Revenue Fund (CRF). The CRF is administered by the Receiver General for Canada. All cash receipts are deposited to the CRF and all cash disbursements made by the CTAISB are paid from the CRF. Due from the CRF represents the amount of cash that the CTAISB is entitled to draw from the CRF, without further appropriations, in order to discharge its liabilities.

(c) Revenues – these are accounted for in the period in which the underlying transaction occurs that gives rise to the revenues.

(d) Employee severance benefits – are calculated using information derived from the results of the actuarially determined liability for employee severance benefits for the Government as a whole. Employee severance benefits on cessation of employment represent obligations of the CTAISB that are normally funded in future years as they are paid.

(e) Vacation pay and overtime – are expensed in the year that the entitlement occurs.

(f) Contributions to pension plans – are recognized in the period that the contributions are made. The calculation of contributions is an estimate based on a government-wide average adjusted annually. Actuarial surpluses or deficiencies are not recorded in the CTAISB's books but are recognized in the consolidated financial statements of the Government of Canada.

(g) Services provided without charge by other government departments – are recorded as operating expenses. Note 8 provides estimates of the more significant types of services provided to the CTAISB without charge.

(h) Receivables – these are stated at amounts expected to be ultimately realized. A provision is made for receivables where recovery is considered uncertain.

(i) Inventories not for re-sale – these comprise spare parts and supplies that are held for future program delivery and are not intended for re-sale. They are valued at cost. If they no longer have service potential, they are valued at the lower of cost or net realizable value.

(j) Property and equipment – all assets plus leasehold improvements having an initial cost of $2,000 or more are recorded at their acquisition cost. Amortization of property and equipment is done on a straight-line basis over the estimated useful life of the capital asset as follows:

Asset Class	Amortization Period
Buildings	30 years
Furniture	10 years
Office equipment	5 years
Laboratory equipment	10 years
Informatics hardware	4 years
Informatics software	3 years
Motor vehicles	7 years
Other vehicles	15 years
Leasehold improvements	lesser of useful life or term of the lease

(k) Foreign currency transactions – transactions involving foreign currencies are translated into Canadian dollar equivalents using rates of exchange in effect at the time of those transactions. Monetary assets and liabilities denominated in foreign currencies are translated using exchange rates in effect at year-end.

(l) Measurement uncertainty – the preparation of financial statements requires management to make estimates and assumptions that affect the reported amounts of assets, liabilities, revenues and expenses reported in the financial statements. At the time of preparation of these statements, management believes the estimates and assumptions to be reasonable. The most significant items where estimates are used are the useful lives of property and equipment, employee severance benefits, contributions to pension plans and the assessment of contingent liabilities.

3. Parliamentary Appropriations

a) Reconciliation of Parliamentary Appropriations Voted to Authorities Used

(in thousands of dollars)	2004	2003
Parliamentary Appropriations Voted:		
Vote 15 – CTAISB Operating expenditures	$ 22,304	$ 21,510
Supplementary Vote 15a	-	3,995
Supplementary Vote 15b	4,889	1,353
Transfer from Treasury Board – Vote 10	163	406
Transfer from Treasury Board – Vote 15	2,139	1,415
Contribution to employee benefit plans	3,511	3,098
Total Parliamentary Appropriations Voted	**33,006**	**31,777**
Less: Lapsed Appropriations	1,045	562
Total Appropriations Voted Used	**31,961**	**31,215**
Statutory Authorities:		
Spending of proceeds from disposal of surplus Crown assets	96	39
Spending of revenues as per FAA section 29.1	-	22
Total Statutory Authorities Used	96	61
Total Authorities Used	**$ 32,057**	**$ 31,276**

b) Reconciliation of Net Results to Appropriations Used

(in thousands of dollars)	2004	2003
Net Results	**$ 35,104**	**$ 34,371**
Adjustments for Items Not Affecting Appropriations		
Less		
Services Provided Without Charge	3,105	3,008
Amortization	1,104	1,050
Employee Severance Benefits	160	143
Loss on Disposal of Property and Equipment	197	43
Vacation Pay	50	96
Inventory Used	43	81
Prepayments	37	-
Justice Canada Legal Services	14	-
Spending of Cost Recovery	-	22
	4,710	**4,443**
Add		
Gain on Sale	-	2
PAYE Adjustment	-	9
Non-tax Revenue	49	85
Refund of Prior Years' Expenditures	9	7
	58	**103**
Adjustments for Items Affecting Appropriations		
Add		
Capital Acquisitions	1,577	1,121
Prepaids	-	43
Inventory Purchased	28	45
Leasehold Improvements	-	14
	1,605	**1,223**
Less		
Proceeds from the Disposal of Surplus Crown Assets	96	39
	96	**39**
Total Appropriations Voted Used	**$ 31,961**	**$ 31,215**

c) Reconciliation to Net Cash Provided by Government

(in thousands of dollars)	2004	2003
Net cash provided by government	**$ 31,789**	**$ 31,211**
Revenues	26	113
Net change in non-cash working capital balance charged to the vote	146	(109)
Total Appropriations Used	**$ 31,961**	**$ 31,215**

4. Receivables and Advances

(in thousands of dollars)	2004	2003
GST refundable	$ 76	$ 554
Other Government Departments	12	165
Advances to Employees	8	8
External Parties	-	38
Total	**$ 96**	**$ 765**

The change in GST refundable is due to timing difference.

5. Property and Equipment

(in thousands of dollars)

Asset Class	Historical Cost March 31, 2003	Additions	Disposals	Accumulated Amortization March 31, 2004	Net Book Value March 31, 2004	Net Book Value March 31, 2003
Buildings	$ 2,715	$ -	$ -	$ 1,820	$ 895	$ 1,007
Furniture	1,069	84	102	666	385	363
Office equipment	405	6	75	278	58	87
Laboratory equipment	3,701	658	1,940	1,670	749	415
Informatics hardware	5,108	579	1,853	2,520	1,314	1,320
Informatics software	372	89	-	219	242	286
Motor vehicles	873	125	160	285	553	547
Other vehicles	113	36	-	47	102	72
Leasehold improvements	34	-	-	20	14	26
Total	**$ 14,390**	**$ 1,577**	**$ 4,130**	**$ 7,525**	**$ 4,312**	**$ 4,122**

6. Other Income / Expenditures

The CTAISB is responsible for coordinating the financial management of funds for the networks of small federal agencies. The revenues consist of contributions from all agencies to the cost sharing. The expenditures are the disbursements made on behalf of the group. Each government department will report its respective portion of expenditures in its financial statements.

7. Expenditures Related to the Swissair Flight 111 Accident Investigation

On September 2, 1998, Swissair Flight 111 crashed in the Atlantic Ocean at approximately 5 nautical miles from Peggy's Cove, Nova Scotia. Under Canadian legislation and international conventions, the CTAISB had the responsibility to conduct a thorough investigation of the accident. The investigation is now completed at a total cost of $58 million. The current year expenditures relating to this investigation total $516,000 and are included in the Statement of Operations. There are no significant future costs anticipated.

8. Related Party Transactions

The CTAISB is related in terms of common ownership to all Government of Canada departments, agencies and Crown corporations. The CTAISB enters into transactions with these entities in the normal course of business and on normal trade terms applicable to all individuals and enterprises except that certain services, as defined in note 2(g), are provided without charge.

Services Provided Without Charge (in thousands of dollars)

Department	Type of Services	2004	2003
Public Works and Government Services Canada	Accommodation, accommodation alteration and other services	$ 1,745	$ 1,700
Treasury Board of Canada	Employer's contributions to the health insurance plans	1,295	1,221
Office of the Auditor General of Canada	External audit	49	60
Human Resources Development Canada	Administration of workers' compensation	16	27
Total		**$ 3,105**	**$ 3,008**

9. Contingent Liabilities

In the normal course of its operations, the CTAISB becomes involved in various legal actions. Some of these potential liabilities may become actual liabilities when one or more future events occur or fail to occur. To the extent that the future event is likely to occur or fail to occur, and a reasonable estimate of the loss can be made, an estimated liability is accrued and an expense recorded on the Board's financial statements.

For the year ended March 31, 2004, there are various outstanding legal actions against the CTAISB. No liability has been recorded in the financial statements since management of the CTAISB consider them unlikely to be successful.

10. Commitments

The nature of the CTAISB's activities results in some large multi-year contracts and obligations whereby the CTAISB will be committed to make some future payments when the services/goods are rendered. Presently, such commitments apply only to the next year. Major commitments that can be reasonably estimated are as follows:

(in thousands of dollars)	Commitments 2005	Total
Acquisition of Goods and Services	**$ 2,623**	**$ 2,623**

11. Comparative Figures

Certain of the 2003 comparative figures in Note 3 have been reclassified to conform to the current year's presentation.

BUDGET DES DÉPENSES

Bureau de la sécurité des transports du Canada

Rapport sur le rendement

Pour la période se terminant
le 31 mars 2004

Canada

Les documents budgétaires

Chaque année, le gouvernement établit son Budget des dépenses, qui présente l'information à l'appui des autorisations de dépenser demandées au Parlement pour l'affectation des fonds publics. Ces demandes d'autorisations sont présentées officiellement au moyen d'un projet de loi de crédits déposé au Parlement.

Le Budget des dépenses du gouvernement du Canada est divisé en plusieurs parties. Commençant par un aperçu des dépenses totales du gouvernement dans la Partie I, les documents deviennent de plus en plus détaillés. Dans la Partie II, les dépenses sont décrites selon les ministères, les organismes et les programmes. Cette partie renferme aussi le libellé proposé des conditions qui s'appliquent aux pouvoirs de dépenser qu'on demande au Parlement d'accorder.

Le *Rapport sur les plans et les priorités* fournit des détails supplémentaires sur chacun des ministères ainsi que sur leurs programmes qui sont principalement axés sur une planification plus stratégique et les renseignements sur les résultats escomptés.

Le Rapport sur le rendement met l'accent sur la responsabilisation basée sur les résultats en indiquant les réalisations en fonction des prévisions de rendement et les engagements à l'endroit des résultats qui sont exposés dans le *Rapport sur les plans et les priorités*.

Le Budget des dépenses, de même que le budget du ministre des Finances, sont le reflet de la planification budgétaire annuelle de l'État et de ses priorités en matière d'affectation des ressources. Ces documents, auxquels viennent s'ajouter par la suite les Comptes publics et les rapports ministériels sur le rendement, aident le Parlement à s'assurer que le gouvernement est dûment comptable de l'affectation et de la gestion des fonds publics.

©Ministre des Travaux publics et Services gouvernementaux Canada — 2004

Ce document est disponible en médias substituts sur demande.

Ce document est disponible sur le site Web du SCT à l'adresse suivante : www.tbs-sct.gc.ca.

En vente au Canada chez votre libraire local ou par la poste auprès des
Éditions du gouvernement du Canada – TPSGC
Ottawa, Canada K1A 0S9

No de catalogue BT31-4/77-2004
ISBN 0-660-62687-X

Avant-propos

Au printemps 2000, la présidente du Conseil du Trésor a déposé au Parlement le document intitulé *Des résultats pour les Canadiens et les Canadiennes : Un cadre de gestion pour le gouvernement du Canada*. Ce document expose clairement les mesures qu'entend prendre le gouvernement pour améliorer et moderniser les pratiques de gestion des ministères et organismes fédéraux.

L'approche utilisée par le gouvernement pour offrir ses programmes et services aux Canadiens et aux Canadiennes se fonde sur quatre engagements clés en matière de gestion. Tout d'abord, les ministères et les organismes doivent reconnaître que leur raison d'être est de servir la population canadienne et que tous leurs programmes, services et activités doivent donc être « axés sur les citoyens ». Deuxièmement, le gouvernement du Canada s'engage à gérer ses activités conformément aux valeurs les plus élevées de la fonction publique. Troisièmement, dépenser de façon judicieuse, c'est dépenser avec sagesse dans les secteurs qui importent le plus aux Canadiens et aux Canadiennes. En dernier lieu, le gouvernement du Canada entend mettre l'accent sur les résultats, c'est-à-dire sur les impacts et les effets des programmes.

Les rapports ministériels sur le rendement jouent un rôle de premier plan dans le cycle de planification, de suivi, d'évaluation ainsi que de communication des résultats, par l'entremise des ministres, au Parlement et aux citoyens. Les ministères et les organismes sont invités à rédiger leurs rapports en appliquant les principes pour l'établissement des rapports publics sur le rendement efficaces (voir le *Guide pour la préparation des rapports ministériels sur le rendement 2004* : http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/dpr/03-04/guidance/table-of-contents_f.asp). Selon ces derniers, un rapport ne peut être efficace que s'il présente un tableau du rendement qui soit non seulement cohérent et équilibré mais bref et pertinent. Un tel rapport doit insister sur les résultats - soit les avantages dévolus aux Canadiens et aux Canadiennes et à la société canadienne - et il doit refléter ce que l'organisation a pu contribuer à ces résultats. Il doit mettre le rendement du ministère en contexte ainsi que décrire les risques et les défis auxquels le ministère a été exposé en répondant aux attentes sur le rendement. Le rapport doit aussi souligner les réalisations obtenues en partenariat avec d'autres organisations gouvernementales et non-gouvernementales. Et comme il est nécessaire de dépenser judicieusement, il doit exposer les liens qui existent entre les ressources et les résultats. Enfin, un tel rapport ne peut être crédible que si le rendement décrit est corroboré par la méthodologie utilisée et par des données pertinentes.

Par l'intermédiaire des rapports sur le rendement, les ministères et organismes visent à répondre au besoin croissant d'information des parlementaires, des Canadiens et des Canadiennes. Par leurs observations et leurs suggestions, les parlementaires et les autres lecteurs peuvent contribuer grandement à améliorer la qualité de ces rapports. Nous invitons donc tous les lecteurs à évaluer le rapport sur le rendement d'une institution gouvernementale en se fondant sur les principes établis et à lui fournir des commentaires en vue du prochain cycle de planification et de rendement.

Le présent rapport peut être consulté sur le Site web du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada à l'adresse suivante : http://www.tbs-sct.gc.ca/rma/dpr/dprf.asp

Les observations ou les questions peuvent être adressées à :
Direction de la gestion axée sur les résultats
Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada
L'Esplanade Laurier
Ottawa (Ontario) K1A 0R5
OU à : rma-mrr@tbs-sct.gc.ca

Bureau de la sécurité des transports du Canada

Rapport ministériel sur le rendement

pour la période se terminant
le 31 mars 2004

Charles H. Simpson
Président intérimaire
Bureau de la sécurité des transports du Canada

Lucienne Robillard
Présidente
Conseil privé de la Reine pour le Canada

Canada

Table des matières

Liste des figures et des tableaux ii

Partie 1 : Mot du président 1
Déclaration de la direction 2

Partie 2 : Contexte stratégique 3
2.1 Mandat et mission 3
2.2 Collaborateurs clés 4
2.3 Risques et défis 6
2.3.1 Transmettre l'information en temps opportun 6
2.3.2 Maintenir une longueur d'avance indéniable en matière de connaissances et de compétences techniques dans le domaine des enquêtes 6
2.3.3 Maintenir un effectif en santé, représentatif et motivé 7
2.3.4 Gérer l'information avec brio 7
2.3.5 Améliorer les communications 7

Partie 3 : Rendement de l'organisation 9
3.1 Cadre de gestion du rendement 9
3.1.1 Engagements dans les plans et priorités 9
3.1.2 Méthode de mesure 10
3.1.3 Recommandations des comités parlementaires 11
3.2 Réalisations en matière de rendement 11
3.2.1 Confiance du public dans la sécurité du réseau de transport 14
3.2.2 Mise en œuvre en temps opportun des mesures de sécurité 15
3.2.3 Sensibilisation aux questions de sécurité et renforcement de la culture de la sécurité au sein du gouvernement, de l'industrie et du public 21
3.2.4 Sécurité accrue grâce à la réduction des risques 24
3.2.5 Rendement organisationnel efficace 25
3.2.5.1 Mise en oeuvre de la fonction de contrôleur moderne 27
3.2.5.2 Modernisation de la gestion des ressources humaines 29
3.3 Répondre aux pressions sur les ressources 29
3.3.1 Améliorer la qualité et la ponctualité des produits du BST 31
3.3.2 Renouveler la gestion de l'information 34
3.3.3 Remplacer les immobilisations 35
3.4 Résultats financiers 35

Partie 4 : Renseignements supplémentaires 43

Annexes 44
Annexe A : Statistiques sur la sécurité des transports 45
Annexe B : Liens internet d'autres organismes jouant un rôle dans la sécurité des transports 48
Annexe C : États financiers vérifiés 49

Liste des figures et des tableaux

Figure 1 : Accidents signalés au BST 12

Figure 2 : Enquêtes commencées / en cours / terminées 16

Figure 3 : Historique des dépenses du BST 41

Tableau 1 : Modèle logique 9

Tableau 2 : Sommaire des résultats du BST 14

Tableau 3 : Productivité du BST 17

Tableau 4 : Communications de sécurité du BST 17

Tableau 5 : Mesures de sécurité – partie I 18

Tableau 6 : Mesures de sécurité – partie II 20

Tableau 7 : Évaluation des réponses aux recommandations du BST - exercice courant 25

Tableau 8 : Engagements concernant les pressions budgétaires 30

Tableau 9 : Ventilation détaillée des autorisations totales pour 2003-2004 37

Tableau 10 : Coût net du programme selon les activités de fonctionnement 39

Tableau financier 1 : Sommaire des crédits approuvés 36

Tableau financier 2 : Comparaison des dépenses totales prévues et des dépenses réelles 38

Tableau financier 3 : Comparaison historique des dépenses totales prévues et des dépenses réelles 40

Partie 1 : Mot du président

Un examen des taux d'accidents de transport au Canada au cours des dix dernières années révèle une tendance progressive à la baisse. Les enquêteurs du BST observent un intérêt grandissant pour la sécurité et des signes révélateurs d'une culture de la sécurité au sein des organismes gouvernementaux et de l'industrie. Ces signes concrets de progrès au chapitre de la sécurité dans tous les modes de transport au Canada confirment que les efforts déployés par le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) en vue de promouvoir la sécurité des transports combinés aux efforts de nombreuses autres personnes donnent des résultats positifs.

Le BST jouit d'une solide réputation en tant qu'organisme professionnel et compétent voué à la promotion de la sécurité des transports au Canada et à l'étranger. En décembre 2003, ses efforts ont été couronnés lorsque les membres de l'équipe qui ont enquêté sur l'accident du vol 111 de Swissair ont reçu le Prix du chef de la fonction publique pour l'Excellence en prestation de services. Le BST est également perçu comme un chef de file parmi les petits ministères et organismes fédéraux pour les efforts qu'il fait en vue du renouvellement de la gestion et pour sa contribution à la vaste modernisation de la fonction publique. C'est avec cette feuille de route marquée par l'excellence que le BST continuera d'établir et d'améliorer sa valeur pour les Canadiens.

En 2003-2004, le BST a concentré ses efforts sur l'amélioration de sa réponse aux besoins des intervenants et aux besoins de ses employés et sur l'amélioration de ses cadres de gestion. Des progrès notables ont été réalisés dans ces trois domaines, en raison, notamment, des ressources supplémentaires provisoires accordées par le Parlement. Toutefois, le travail du BST n'est pas terminé et il devra déployer des efforts soutenus au cours de l'exercice pour achever son programme d'amélioration et pour mettre en œuvre des stratégies visant à assurer la viabilité de son programme à long terme.

Pour ce qui est de l'avenir et des défis qui l'attendent, le BST s'est engagé à poursuivre ses efforts sans relâche pour que les Canadiens puissent continuer à jouir d'un réseau de transport sûr et fiable.

Déclaration de la direction

Je soumets, en vue de son dépôt au Parlement, le Rapport sur le rendement (RMR) de 2003-2004 pour le Bureau de la sécurité des transports du Canada.

Ce document *a été préparé conformément aux principes* de présentation de rapport et aux exigences de déclaration énoncées dans le Guide de préparation des rapports ministériels sur le rendement de 2003-2004. À ma connaissance, les renseignements donnent un portrait général, juste et transparent du rendement de l'organisation pour l'exercice 2003-2004.

Charles H. Simpson, Président intérimaire

07 Sept. 04
Date

Partie 2 : Contexte stratégique

2.1 Mandat et mission

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) est un organisme indépendant créé en 1990 par une loi du Parlement (*Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports*). En vertu de cette loi, la mission du BST consiste essentiellement à promouvoir la sécurité dans les réseaux de transport maritime, par pipeline, ferroviaire et aérien. Le Bureau s'acquitte de son mandat en procédant à des enquêtes indépendantes et, au besoin, à des enquêtes publiques sur des événements de transport choisis. L'objet de ces enquêtes est de dégager les causes et les facteurs qui contribuent aux événements et de constater les lacunes qui peuvent faire l'objet de recommandations destinées à améliorer la sécurité et à réduire ou à éliminer les risques auxquels sont exposés les personnes, les biens et l'environnement.

Notre mission est de promouvoir la sécurité des transports.

Le champ de responsabilité du BST comprend tous les événements de compétence fédérale du transport maritime, par pipeline, ferroviaire et aérien au Canada ainsi que dans son espace aérien. Le Bureau peut également représenter les intérêts canadiens dans le cadre d'enquêtes à l'étranger sur des accidents de transport mettant en cause des navires, du matériel roulant de chemin de fer ou des aéronefs enregistrés ou construits au Canada ou pour lesquels une licence a été délivrée au Canada. De plus, le Bureau s'acquitte de certaines obligations spécifiques du Canada dans le domaine de la sécurité des transports au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et de l'Organisation maritime internationale (OMI).

Le BST rend compte chaque année au Parlement de ses activités, de ses constatations et de ses recommandations par l'intermédiaire de la présidente du Conseil privé de la Reine. Il ne fait donc partie d'aucun portefeuille associé à Transports Canada, à la Garde côtière canadienne ou à l'Office national de l'énergie. La création du BST en tant qu'organisme indépendant a éliminé les conflits d'intérêts qui pouvaient exister lorsque des organismes gouvernementaux réglementaient ou exploitaient des activités de transport et faisaient également enquête sur les lacunes liées à leurs propres règlements ou

opérations. En vertu de la loi, le BST a l'autorité exclusive de faire enquête sur un événement afin de tirer des conclusions et de dégager les causes et les facteurs contributifs. D'autres ministères (comme Transports Canada ou l'Office national de l'énergie) peuvent cependant procéder à des enquêtes à d'autres fins.

2.2 Collaborateurs clés

Les activités du BST s'inscrivent dans le cadre du très vaste et très complexe réseau de transport du Canada. Pour en savoir plus, consultez le site de Transports Canada à l'adresse **www.tc.gc.ca/pol/fr/anre/rapport_annuel_sur_les_transports.htm** et le site de l'Office national de l'énergie à l'adresse **www.neb.gc.ca/energy/index_f.htm.** Un grand nombre de particuliers et de groupes aident le BST à remplir son mandat. Lors d'une enquête, le BST interagit directement avec :

- des particuliers, comme les survivants, les témoins et les plus proches parents;
- des exploitants;
- des organismes, comme les médecins légistes, les policiers, les constructeurs, les fabricants, les propriétaires et les compagnies d'assurance;
- des ministères et des organismes du gouvernement fédéral.

Leur collaboration est essentielle au bon déroulement des activités du BST, que ces particuliers ou ces groupes fournissent des renseignements ou des services de soutien. Pour plus de détails sur le processus d'enquête, consultez le site du BST à l'adresse **www.tsb.gc.ca/fr/investigation_process/index.asp**.

Le BST est l'un des nombreux organismes canadiens et étrangers qui s'efforcent d'améliorer la sécurité dans les transports au Canada et ailleurs dans le monde. Bien que le BST soit indépendant des autres ministères fédéraux du secteur des transports, il ne peut atteindre le résultat stratégique visé sans la collaboration des autres organismes. Le BST présente des constatations et fait des recommandations en vue d'inciter les autres organismes à agir, mais il n'a aucun pouvoir officiel lui permettant d'enjoindre les autres à agir, d'établir des règlements ou d'imposer des mesures spécifiques. Sa réussite nécessite un dialogue continu, un partage de l'information et une coordination stratégique avec des organismes comme Transports Canada, l'Office national de l'énergie et la Garde côtière canadienne.

Le BST doit aussi demeurer continuellement en relation avec l'industrie et les organismes de réglementation étrangers, et échanger de l'information avec eux. Il doit présenter des arguments probants par différents moyens pour convaincre les intervenants de la nécessité de prendre des mesures pour remédier aux lacunes de sécurité relevées. Le BST peut donc mesurer sa réussite quand des intervenants comme les organismes de réglementation, les exploitants, les constructeurs et les fabricants prennent des mesures visant à réduire les risques en se fondant sur les résultats du BST.

Le BST a établi des protocoles d'entente avec d'autres ministères du gouvernement fédéral pour la coordination des activités et la prestation de services de soutien. Ces protocoles d'entente permettent au Bureau d'avoir accès à divers services de soutien qui peuvent rapidement compléter les ressources internes (p. ex., des services de soutien pour la récupération d'une épave, la collecte d'information et l'examen ou l'essai de composantes). Les ententes conclues définissent aussi les pratiques d'exploitation afin d'assurer la coordination des activités et d'éliminer les conflits qui pourraient découler de la mise en œuvre simultanée de divers mandats organisationnels. De telles ententes ont déjà été signées avec la Défense nationale, la Gendarmerie royale du Canada, la Garde côtière canadienne, Ressources humaines et Développement des compétences Canada et le Conseil national de recherches du Canada. Le BST a aussi établi des alliances de collaboration stratégique avec les médecins légistes provinciaux et territoriaux.

D'autres alliances ont été établies avec d'autres pays qui comptent des organismes semblables au BST, notamment avec les États-Unis, l'Australie, les Pays-Bas, la France et le Royaume-Uni. Le BST collabore avec d'autres bureaux d'enquêtes situés à l'étranger en participant à des projets spéciaux d'échange de services spécialisés ou en fournissant de l'aide afin de combler les lacunes de part et d'autre. En tant que chef de file mondial dans son domaine, le BST partage régulièrement ses techniques, ses méthodes et ses outils d'enquête avec d'autres organismes. Par exemple, le système de dépouillement des enregistreurs de bord (RAPS), créé par le BST pour décoder et analyser les enregistreurs de données de vol (FDR) et les enregistreurs de la parole dans le poste de pilotage (CVR), est maintenant utilisé dans plus de dix pays pour les enquêtes de sécurité. Le BST a aussi contribué à la formation des enquêteurs de nombreux pays, soit en intégrant des enquêteurs étrangers aux programmes de formation internes, soit en envoyant du personnel chevronné à l'étranger pour donner de la formation. Le BST partage aussi des données et des rapports avec des organismes partenaires et participe à des études et à des groupes de travail internationaux en vue d'améliorer la sécurité des transports.

2.3 Risques et défis

Le BST fait face à de nombreux risques et doit relever de nombreux défis qui peuvent avoir une incidence importante sur sa capacité à remplir son mandat. On a annoncé dernièrement de nouvelles mesures portant sur le contrôle des dépenses du gouvernement et un nouveau processus d'examen des dépenses. Les gestionnaires du BST devront faire preuve de souplesse face à ces changements, car ils devront s'adapter à des exigences en constante évolution touchant la reddition des comptes et la gestion. On s'attend à ce que les gestionnaires à tous les paliers du BST gèrent les risques en appliquant les principes de gestion établis. Les défis les plus importants sont décrits dans les paragraphes ci-après.

2.3.1 Transmettre l'information en temps opportun

Le BST compte un grand nombre d'intervenants et de clients ayant des besoins variés en matière d'information. L'analyse des besoins des intervenants réalisée en 2002-2003 a fourni des indications précieuses. Les premiers commentaires révèlent que les intervenants préfèrent que le rapport soit plus court et que le délai entre l'événement et le rapport soit moins long. Ils croient que l'information sur la sécurité pourrait leur être transmise plus rapidement et de manière plus efficace. Le défi consiste à répondre à ces besoins avec les ressources disponibles. La réalisation de la mission du BST repose sur sa capacité de fournir l'information requise par les intervenants, par l'industrie et par le public lorsqu'ils en ont besoin.

2.3.2 Maintenir une longueur d'avance indéniable en matière de connaissances et de compétences techniques dans le domaine des enquêtes

La réussite du BST et sa crédibilité en tant qu'organisme dépendent en grande partie de l'expérience, du professionnalisme et de la compétence de son personnel. Les enquêtes et les analyses de sécurité sont de plus en plus complexes et spécialisées en raison des changements technologiques rapides dans l'industrie des transports et de la mise au point de nouveaux matériaux. Pour conserver sa crédibilité au sein de l'industrie, le BST doit non seulement maintenir un ensemble d'équipements techniques et scientifiques approprié, mais aussi s'entourer d'employés possédant des compétences et des connaissances techniques à jour. Ces dernières années, le BST a concentré ses efforts sur la formation essentielle pour ses employés et ses gestionnaires pour combler les lacunes à cet égard. Son objectif est de s'assurer que tous ses employés possèdent les connaissances et les compétences nécessaires pour répondre aux exigences de leurs postes. Le BST doit toutefois constamment investir dans son personnel s'il veut demeurer à jour sur le plan technique.

2.3.3 Maintenir un effectif en santé, représentatif et motivé

Pour mener à bien son mandat, le BST doit recruter des personnes très motivées et très compétentes, voir à leur formation et à leur développement, et les garder à son service. En tant qu'organisme fédéral, le BST doit aussi chercher à créer un effectif représentatif de la diversité de la société canadienne. Le BST affiche cependant un roulement de personnel important, et on prévoit que d'autres employés partiront à la retraite ou accepteront un emploi ailleurs. La charge de travail élevée ainsi que les occasions limitées de perfectionnement professionnel et de promotion sont au nombre des raisons évoquées par les gens qui quittent le BST. Le défi consiste à rendre l'organisme mieux adapté aux besoins de carrière et aux aspirations des employés, ce qui encouragerait le personnel à rester au service du BST plus longtemps. Relever ce défi est particulièrement difficile pour un petit organisme où les possibilités d'affectation à des fins de développement sont peu nombreuses.

2.3.4 Gérer l'information avec brio

Les produits principaux du BST sont l'information et les connaissances. L'efficacité et la valeur du BST reposent sur sa capacité de recueillir des données factuelles et de les analyser, puis de communiquer de nouvelles connaissances à ceux qui en ont besoin. Il est essentiel que le BST gère l'information de façon rapide et adaptée aux besoins. Le BST continue cependant de faire face à des problèmes de stockage, d'extraction, d'analyse et de partage de l'information dont il se sert dans ses processus opérationnels. Grâce aux fonds spéciaux obtenus pour le renouvellement des systèmes de gestion de l'information, le BST devrait être en mesure d'adopter de meilleurs outils pour gérer la collecte, la création et le stockage des données. En maximisant l'utilisation des applications et des technologies existantes, le BST sera en mesure de fournir à ses enquêteurs des outils plus efficaces et mieux adaptés, et il parviendra à mettre en œuvre un processus plus efficace pour la production de ses rapports d'enquête.

2.3.5 Améliorer les communications

Les communications à tous les niveaux sont au coeur des préoccupations du BST. Des employés du BST et des intervenants ont indiqué que l'organisme devait améliorer ses communications internes et externes. Les communications internes ont pris beaucoup d'importance ces dernières années alors que le BST continue à gérer son plan de changement. D'une part, les gestionnaires doivent entretenir des communications ouvertes avec les employés et faire preuve de collaboration afin de réaliser les buts et les objectifs de l'organisme; d'autre part, les employés sont encouragés à faire des suggestions et des observations aux gestionnaires et à faire circuler l'information importante au sein de l'organisme.

Au chapitre des communications externes, beaucoup d'efforts sont déployés pour élaborer un plan de communication et des sous-plans qui permettront de fournir de façon efficace et effective des produits et des services de communication remodelés. Ces plans établiront clairement les responsabilités et les rôles relatifs à la prestation de la fonction de communication du BST. De concert avec l'initiative de sensibilisation du public, le plan de communication permettra de mettre à profit les alliances, les partenariats et les liens en vue de réaliser la mission du BST.

Partie 3 : Rendement de l'organisation

3.1 Cadre de gestion du rendement

En 2002-2003, le BST a entrepris la mise au point d'un cadre intégré de gestion du rendement. Ce cadre comprend cinq documents essentiels. Le plan stratégique quinquennal du BST sert à déterminer les orientations stratégiques. Le plan d'activités annuel est ensuite utilisé pour fixer les priorités à court terme et guider les décisions concernant les activités et la répartition des ressources pour l'année à venir. Le rapport sur les plans et les priorités, qui découle du plan d'activités, précise les engagements envers le Parlement et les Canadiens. Le tableau de bord équilibré définit des indicateurs de rendement et permet à la direction de mesurer et de suivre les progrès réalisés. Enfin, le rapport sur le rendement complète la boucle de la responsabilisation en faisant rapport au Parlement sur les résultats obtenus.

3.1.1 Engagements dans les plans et les priorités

Dans son rapport sur les plans et les priorités de 2003-2004, le BST a défini un résultat stratégique et cinq résultats intermédiaires. Le modèle logique ci-après précise les liens qui existent entre les activités du BST et la réalisation de ses résultats. Ce modèle montre les maillons de la chaîne qui relient les ressources et les activités aux produits et aux résultats intermédiaires et finals attendus.

Tableau 1 - Modèle logique

Résultat stratégique
Promouvoir la sécurité en faisant des analyses indépendantes, impartiales et à temps des lacunes de sécurité relevées dans le réseau de transport de compétence fédérale.
Résultats intermédiaires
• Confiance accrue et justifiée du public dans la sécurité du réseau de transport. • Mise en œuvre diligente des mesures de sécurité. • Sensibilisation accrue aux questions de sécurité et renforcement de la culture de sécurité au sein du gouvernement, de l'industrie et du public. • Sécurité accrue grâce à la réduction des risques. • Rendement organisationnel efficace.

Résultats immédiats		
• Identification et communication des lacunes de sécurité. • Mesures de sécurité prises par les intervenants. • Réponses aux recommandations de sécurité. • Reportages médiatiques et diffusion des messages de sécurité.		
Plans et priorités		
• Mettre en œuvre les éléments clés d'un cadre de planification et de gestion des ressources. • Redéfinir les produits et les services du BST en fonction des résultats de l'analyse des besoins des intervenants. • Améliorer la qualité et la ponctualité des produits du BST. • Établir l'organisme comme organisation d'apprentissage. • Assurer une ambiance réceptive dans le milieu de travail au sein de l'organisme. • Mettre en œuvre les modifications nécessaires à la structure de gouvernance. • Renouveler la gestion de l'information au sein du BST.		
Activités, produits et ressources		
Activités	Produits	Dépenses réelles
Enquêtes de sécurité	• Recommandations de sécurité • Avis de sécurité et lettres d'information • Rapports d'enquête • Rapports statistiques	25,6 millions de dollars et 181 ETP
Services intégrés	• Services financiers • Services des ressources humaines • Services de gestion de l'information • Services informatiques	6,5 millions de dollars et 46 ETP

3.1.2 Méthode de mesure

Comme on l'a vu précédemment, le BST a élaboré un tableau de bord équilibré qui sera l'outil principal de mesure des résultats de l'organisme. Ce tableau de bord cherche à évaluer le rendement selon quatre axes : l'axe financier; l'axe clients ou intervenants; l'axe processus interne; l'axe apprentissage et croissance. Les plans actuels prévoient la mise en œuvre intégrale de ce nouvel

outil au cours de l'exercice 2004-2005 tel que décrit dans le rapport sur les plans et les priorités de 2004-2005 (visitez le site **www.tsb.gc.ca/fr/publications/RPP/2003/rpp2003.asp** pour les détails).

Les indicateurs et la méthode de collecte des données n'ont pas encore été déterminés de façon définitive, mais certains indicateurs sont déjà utilisés. Diverses méthodes sont employées pour cerner et saisir l'information sur le rendement. La plus grande partie des données utilisées dans l'analyse proviennent des systèmes d'information du BST et ont été complétées par de l'information fournie par Transports Canada. Des renseignements ont également été puisés dans le rapport sur l'analyse des besoins des intervenants et les rapports sur l'analyse des médias sur les rapports d'enquête du BST. Des données empiriques à l'appui de l'évaluation du rendement ont été obtenues de sources diverses, comme des articles de magazines, des coupures de presse et des témoignages individuels. Toutes les sources d'information autres que le BST sont mentionnées.

La qualité et les limitations des données ont fait l'objet de toute l'attention voulue au cours de la préparation de ce rapport. Celui-ci présente fidèlement l'état des activités et la situation du BST au 31 mars 2004. Les états financiers ont été vérifiés par la vérificatrice générale du Canada et son rapport est inclus dans l'annexe C. Les autres renseignements sur le rendement ne font pas l'objet d'un examen ou d'un processus de validation indépendant. Cependant, le BST travaille à la mise en place d'une fonction de vérification interne qui pourra offrir de tels services d'assurance.

3.1.3 Recommandations des comités parlementaires

Pendant la période visée, aucune recommandation s'adressant précisément au BST n'a été formulée par les comités parlementaires.

3.2 Réalisations en matière de rendement

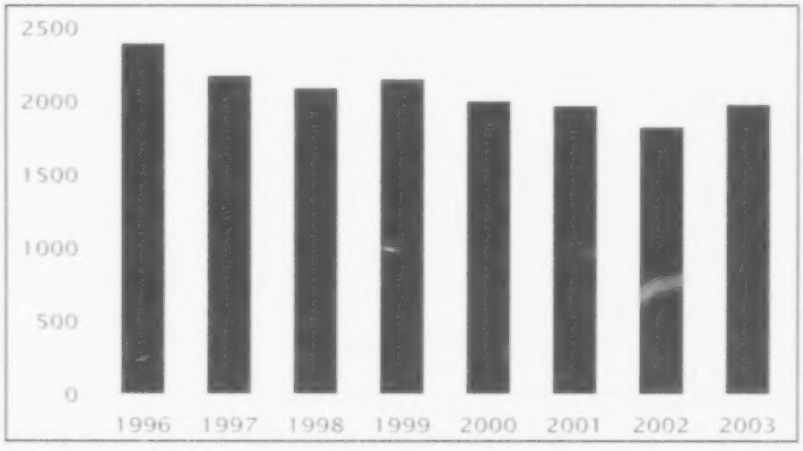
Le réseau de transport au Canada est reconnu comme étant un des plus sûrs au monde. Toutefois, on enregistre quelque 3 500 événements de transport chaque année, conformément aux exigences de déclaration fédérales. La décision du BST de mener une enquête est prise aux termes de sa *Politique de classification des événements* (visitez le site **www.tsb.gc.ca/fr/common/policies/occurrences.asp** pour plus de détails) qui fait intervenir un processus exhaustif de gestion des risques visant à évaluer les conséquences des décisions opérationnelles. Le principal critère qui permet au Bureau de décider s'il va enquêter consiste à se demander si l'enquête est susceptible de réduire les risques auxquels sont exposés les personnes, les

biens ou l'environnement. En raison de ces critères, le BST ne fait pas enquête sur certains accidents moins susceptibles de donner lieu à des mesures de sécurité, même s'il s'agit d'accidents mortels.

Le BST compte quelque 141 enquêtes en cours, dont environ 11 % datent de plus de deux ans, ce qui représente une nette amélioration par rapport aux années précédentes. Pour un organisme relativement petit comme le BST, c'est un défi continu que de gérer cet arriéré et d'entreprendre de nouvelles enquêtes de façon à satisfaire aux attentes découlant du niveau élevé d'intérêt public et de demandes d'enquête.

En 2003, 1 968 accidents et 1 388 incidents ont été signalés conformément aux exigences de déclaration du BST. Le nombre d'accidents en 2003 a augmenté de 9 % par rapport aux 1 812 accidents signalés en 2002 (voir la figure 1), mais il a diminué de 2 % par rapport à la moyenne annuelle de 1 999 accidents pour la période de 1998 à 2002. En outre, 670 rapports volontaires sur des incidents ont été faits. Les pertes de vie s'élevaient à 172 en 2003, une diminution par rapport à 2002 (187) et à la moyenne de 263 pour la période de 1998 à 2002.

Figure 1 - Accidents signalés au BST
(ventilation par année civile)



Cette année, le nombre d'accidents signalés a augmenté dans tous les modes de transport, à l'exception du transport par pipeline (voir l'annexe A pour les détails). Au total, 546 accidents maritimes ont été signalés au BST en 2003, soit une augmentation de 13 % par rapport aux 485 accidents signalés en 2002 et une augmentation de 2 % par rapport à la moyenne de 537 pour la période de 1998 à 2002. Pour ce qui est du transport par pipeline, 20 accidents ont été signalés au BST, nombre correspondant au total de 2002 et à la moyenne pour la période de 1998 à 2002, et aucune blessure grave n'a été attribuée à ces accidents. Le dernier accident mortel dans l'industrie des pipelines de compétence fédérale remonte à 1988. Au total, 1 030 accidents ferroviaires ont

été signalés au BST en 2003, soit une hausse de 5 % par rapport au total de 984 de l'année précédente, mais une baisse de 3 % par rapport à la moyenne de 1 062 pour la période de 1998 à 2002. Au total, 372 accidents d'aviation ont été signalés en 2003, soit une hausse de 15 % par rapport au total de 323 de 2002. Il s'agit toutefois d'une diminution de 2 % par rapport à la moyenne de 380 pour la période de 1998 à 2002. Malgré la variation du nombre d'accidents et d'incidents signalés chaque année, la tendance au cours des dix dernières années montre une diminution progressive des taux d'accidents dans tous les modes (voir les graphiques en annexe A). Ces réductions ne peuvent pas être directement attribuées aux efforts d'un organisme en particulier. Les améliorations au chapitre de la sécurité dans les transports découlent des efforts combinés de nombreux acteurs, notamment les constructeurs, les fabricants, les transporteurs, les équipages, les organismes de réglementation et le BST.

Il est pratiquement impossible de mesurer avec exactitude l'impact du BST sur la sécurité des transports. Il n'existe pas deux enquêtes identiques. Certaines entraînent de nettes améliorations de la sécurité, d'autres pas. Il n'existe pas non plus de moyen fiable d'établir un lien direct entre les coûts assumés par le BST et les améliorations particulières apportées à la sécurité des transports. On peut néanmoins affirmer que le BST a réussi à atteindre ses objectifs stratégiques l'an dernier, comme en témoignent les nombreuses mesures de sécurité prises par des intervenants à la lumière des conclusions et des rapports d'enquête du BST.

Les pages qui suivent résument les résultats et les répercussions des activités du BST au cours du dernier exercice, mesurés par rapport aux indicateurs de rendement mentionnés.

Tableau 2 - Sommaire des résultats du BST

Indicateurs de rendement	Résultats
Confiance accrue et justifiée du public dans la sécurité du réseau de transport	✔
Mise en œuvre en temps opportun des mesures de sécurité	□
Sensibilisation accrue aux questions de sécurité et renforcement de la culture de la sécurité au sein du gouvernement, de l'industrie et du public	✔
Sécurité accrue grâce à la réduction des risques	✔
Rendement organisationnel efficace	✔
Mise en œuvre de la fonction de contrôleur moderne	★
Modernisation de la gestion des ressources humaines	✔
Répondre aux pressions sur les ressources (voir le tableau 8 pour les détails)	□

Légende
★ = surpasse les attentes
✔ = satisfait pleinement aux attentes
□ = ne satisfait pas entièrement aux attentes

3.2.1 Confiance du public dans la sécurité du réseau de transport

Le Canada jouit d'un des réseaux de transport les plus sûrs au monde. Une menace à sa sécurité pourrait compromettre la prospérité économique du pays et son aptitude en tant que nation à faire commerce efficacement, ainsi que l'aptitude des Canadiens à voyager.

Les accidents et les incidents déclarés fournissent des indicateurs de rendement quant à la sécurité du réseau, en plus d'aider à concentrer les efforts sur les initiatives et activités qui profitent à la sécurité. Comme le démontrent les tableaux de l'annexe A, le Canada a continué en 2003 d'afficher un bon dossier en matière de sécurité. En 2003, les taux d'accidents relatifs au niveau d'activité étaient inférieurs à la moyenne quinquennale. Le nombre de décès est un autre indicateur de rendement en matière de sécurité. En 2003, les modes aérien, maritime et ferroviaire affichaient une diminution du nombre de décès par rapport à la moyenne quinquennale. Une diminution du nombre d'accidents et de décès a une incidence positive sur la confiance du public dans la sécurité du réseau de transport.

Le BST ne peut attribuer à son seul travail la réduction des événements de transport. La sécurité et la sûreté du réseau de transport sont une responsabilité partagée. Le BST travaille sans cesse avec les gouvernements, l'industrie du transport et divers organismes, associations et instances internationales pour améliorer la sécurité. Il coopère en particulier avec d'autres ministères et organismes gouvernementaux dont les programmes et services peuvent être touchés par les activités de transport.

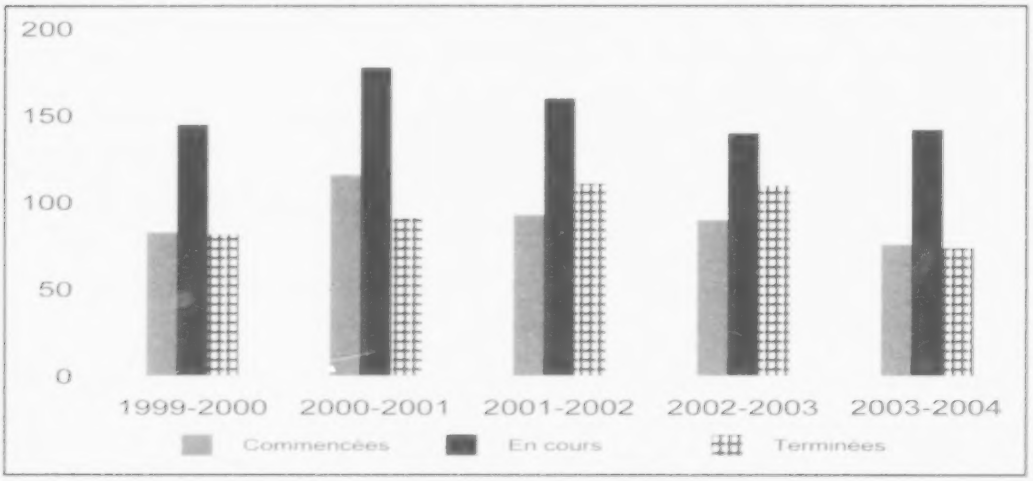
L'analyse des besoins des intervenants de l'an passé révèle que les intervenants s'attendent à ce que le BST joue un rôle plus officiel et plus actif dans la sécurité du réseau, notamment au chapitre des communications continues. En 2003-2004, le BST a lancé un programme de sensibilisation du public visant à favoriser le dialogue et à communiquer de l'information de façon plus générale à l'industrie, aux exploitants et aux organismes de réglementation. Les membres du Bureau et les cadres supérieurs du BST ont donc participé à un plus grand nombre de réunions, de présentations et de dialogues avec différents intervenants. Ce programme vise à établir des relations plus sérieuses et il amènera une meilleure compréhension de la contribution du BST à la promotion de la sécurité des transports. Ceci mènera à une confiance accrue du public dans la sécurité du réseau de transport à mesure que les membres du public constateront la plus grande visibilité du BST et la façon dont il travaille avec ses intervenants clés.

3.2.2 Mise en œuvre en temps opportun des mesures de sécurité

Depuis sa création, le BST a toujours attaché une grande importance à la nécessité de fournir en temps opportun des renseignements essentiels à la sécurité à tous ceux qui sont bien placés pour effectuer des changements. Il n'est pas rare que le BST communique des renseignements de sécurité critiques au cours de ses enquêtes, lorsqu'il devient évident qu'il existe de l'information qui devrait être partagée avec d'autres. Le BST formule également, à l'occasion, des recommandations avant même la conclusion de l'enquête ou la publication du rapport, lorsque les renseignements disponibles le permettent. Il n'en demeure pas moins que les rapports d'enquête finals figurent parmi les produits les plus attendus du BST, surtout lorsqu'ils contiennent des recommandations de sécurité.

Encore une fois cette année, le BST a décidé d'entreprendre un moins grand nombre d'enquêtes pour concentrer ses ressources sur les enquêtes en cours et sur le programme de renouvellement. Seulement 75 nouvelles enquêtes ont été commencées en 2003-2004, comparativement à 89 l'année dernière (voir la figure 2). Cette année, le BST a terminé 73 enquêtes comparativement à 109 l'année dernière. Le nombre d'enquêtes en cours a augmenté à 141 à la fin de l'exercice par rapport à 139 en début d'exercice.

Figure 2 - Enquêtes commencées / en cours / terminées



Pour ce qui est des enquêtes terminées en 2003-2004, le délai entre l'événement et le rapport a également augmenté à 684 jours par rapport aux 580 jours de l'année précédente (voir le tableau 3). Ces résultats sont directement attribuables aux décisions de se concentrer sur les enquêtes complexes qui se poursuivent depuis plus de deux ans et sur l'affectation de ressources d'enquête à d'autres initiatives visant à améliorer le rendement à long terme. Des progrès notables ont été réalisés au chapitre de la réduction de l'arriéré des vieux dossiers, ce qui a temporairement haussé le délai moyen entre l'événement et le rapport. Des progrès ont également été réalisés sur les diverses initiatives d'amélioration. Ces efforts devraient se traduire par des gains de productivité mesurables au cours des prochaines années. De plus amples renseignements sur les résultats des améliorations qu'on a obtenus jusqu'au 31 mars 2004 figurent à la rubrique 3.3.1 du présent rapport.

Tableau 3 - Productivité du BST

	Marine		Rail / Pipeline		Aviation		Total	
	2002-2003	2003-2004	2002-2003	2003-2004	2002-2003	2003-2004	2002-2003	2003-2004
Enquêtes commencées	13	14	20	14	56	47	89	75
Enquêtes terminées	15	18	24	15	70	40	109	73
Durée moyenne (en jours) des enquêtes terminées	703	953	757	894	494	485	580	684

Nota : Les résultats peuvent varier considérablement d'une année à l'autre pour diverses raisons, comme le roulement du personnel, la complexité des enquêtes et les enquêtes sur les accidents majeurs.

En 2003-2004, outre les rapports d'enquête, le BST a produit 63 communications de sécurité, soit 11 recommandations, 22 avis et 30 lettres d'information (voir le tableau 4 pour la ventilation par mode de transport).

Tableau 4 - Communications de sécurité du BST

	Recommandations	Avis de sécurité	Lettres d'information
Marine	7	6	11
Pipeline	0	0	0
Rail	4	7	11
Aviation	0	9	8
Total	11	22	30

Ces communications ont donné lieu à des mesures concrètes de la part d'autres organismes, et ces mesures ont directement amélioré la sécurité ou réduit les risques. Par exemple, Transports Canada a ciblé les inspections de sécurité, a émis des bulletins d'alerte pour aviser l'industrie de préoccupations précises et a apporté des changements aux règlements et aux procédures de sécurité. L'industrie a également pris de nombreuses mesures de sécurité; elle a notamment apporté des changements aux méthodes et aux procédures

d'exploitation, fait des modifications préventives aux équipements, procédé au remplacement de pièces et modifié des programmes de formation. Le tableau 5 présente des mesures de sécurité qui ont été prises en 2003-2004.

Tableau 5 - Mesures de sécurité - partie I

Événements ayant fait l'objet d'une enquête	Mesures de sécurité
Alors que le *Alex B.1* draguait le pétoncle au large de Havre-Saint-Pierre (Québec), de l'eau a été découverte dans la salle des machines. Par conséquent, tous les compartiments de la cambuse jusqu'aux emménagements ont été inondés. *(L'enquête a révélé que le navire avait une perforation sous la ligne de flottaison du côté bâbord à cause du blindage inadéquat de la coque alors qu'il se livrait à des activités de dragage. Les cloisons étanches ont été compromises suite à une refonte du navire, et le propriétaire ne connaissait pas les principes de base de stabilité et les règlements applicables).*	Une recommandation adressée à Transports Canada exigeait que Transports Canada, en coordination avec Pêches et Océans Canada, les associations de pêcheurs et les établissements de formation mettent au point une stratégie visant l'établissement et le maintien d'une culture de sécurité dans l'industrie de la pêche. Des consultations sont en cours et des initiatives sont en voie d'élaboration pour permettre une étude plus en profondeur pour une analyse plus poussée et l'élaboration de recommandations.
Un train de voyageurs de VIA Rail circulant à 97 mi/h ne s'est pas arrêté à un signal d'arrêt absolu. *(L'enquête a révélé le besoin d'une installation d'enregistrement pour confirmer l'efficacité des communications vocales de la cabine. Si les cabines des locomotives de tête avaient été équipées d'un dispositif d'enregistrement des conversations, il aurait peut-être été possible de déterminer avec plus d'exactitude l'efficacité des communications de l'équipe pendant que le train approchait du lieu de l'événement.)*	Transports Canada s'est engagé à travailler avec l'industrie canadienne et des organismes gouvernementaux des États-Unis en vue de discuter des options disponibles pour l'établissement de caractéristiques pour le rendement des consignateurs d'événements, y compris les moyens d'enregistrement audio.

Événements ayant fait l'objet d'une enquête	Mesures de sécurité
Perte de contrôle du Beechcraft 99A *(L'enquête a révélé que les boulons de fixation supérieurs du vérin de compensateur du stabilisateur qui fixent les pattes de fixation supérieures du vérin à la cellule avaient été mal installés. Il a été difficile de trouver le boulon mal installé au cours de la double inspection en raison de la structure de la cellule adjacente, du corps du vérin et des pattes de montage positionnées devant les boulons).*	Transports Canada a fait part de ses préoccupations à la Federal Aviation Administration (FAA) concernant cet accident et un autre accident similaire. Transports Canada a informé la FAA qu'il avait publié une Alerte aux difficultés en service dans laquelle il recommandait que les exploitants et les techniciens responsables de l'entretien des aéronefs Beechcraft (Raytheon) King Air modèle A100 et Airliner modèle 99A redoublent de prudence pendant l'installation des vérins de compensateur du stabilisateur et qu'ils s'assurent qu'un deuxième examen sera bel et bien effectué.

De l'information sur la sécurité est également communiquée aux principaux intervenants tout au long du processus d'enquête, ce qui leur permet de prendre immédiatement des mesures de sécurité, s'il y a lieu. Il arrive souvent que l'industrie et le gouvernement prennent des mesures de sécurité dans le cadre d'une enquête du BST. La portée et l'importance de ces mesures de sécurité varient considérablement. Les exploitants prennent souvent des mesures correctrices immédiates après en avoir discuté avec les enquêteurs du BST (par exemple, en ce qui concerne le dégagement du champ de visibilité à un passage à niveau en élaguant les buissons ou la végétation). Les organismes de réglementation, comme Transports Canada et la Federal Aviation Administration des États-Unis, émettent régulièrement des directives exigeant des inspections ou le remplacement de composants sur la foi des conclusions préliminaires du BST. Le cas échéant, plutôt que de formuler des recommandations, le BST peut faire état des mesures correctrices déjà prises par l'industrie et les organismes gouvernementaux. Le tableau suivant présente des mesures de sécurité qui ont été prises avant la fin de l'enquête du BST.

Tableau 6 - Mesures de sécurité - partie II

Événements ayant fait l'objet d'une enquête	Mesures de sécurité
Naufrage du véhicule amphibie à passagers *Lady Duck*. *(L'enquête a révélé que l'eau entrait continuellement dans la coque par de nombreuses ouvertures, que les pompes ne fonctionnaient pas comme prévu, qu'aucun système de gestion de la sécurité efficace n'était en place et que le cadre de réglementation ne tenait pas compte adéquatement des risques inhérents. Un auvent a empêché l'évacuation verticale des victimes qui portaient des vêtements de flottaison individuels).*	Transports Canada a exigé que les exploitants des véhicules amphibie donnent des consignes de sécurité aux passagers. Des renseignements et des conseils sur l'inspection ont été acheminés aux inspecteurs maritimes de Transports Canada. Le Cours d'inspection des petits navires à passagers a été modifié. Des annonces à la population ont été effectuées et des affiches distribuées dans les secteurs touristiques. Tous les véhicules amphibie ont été inspectés, y compris le système de pompes d'assèchement et les alarmes, et les exploitants ont été informés des mesures de précaution nécessaires. Un fabricant de bouées de sauvetage a été contacté, et ses procédures d'assurance de la qualité et d'inspection ont été examinées.
Explosion de gaz naturel à une station de compression de Gazoduc TQM Inc. *(L'enquête a révélé qu'aucune norme de l'Association canadienne de normalisation (CSA) n'exigeait l'établissement de programmes de gestion de la qualité et d'assurance de la qualité pour toute installation de gazoduc en construction afin d'assurer le bon état global de l'installation et des activités en cours).*	La norme CSA Z662 a été modifiée pour inclure les exigences ISO 9000 en matière de programmes de gestion de la qualité et d'assurance de la qualité pour les projets de construction de pipelines au Canada.

Événements ayant fait l'objet d'une enquête	Mesures de sécurité
Approche au mauvais aéroport par un Airbus A319 *(L'équipage d'un Airbus A319 d'Air Canada qui effectuait un vol régulier à destination de Kelowna (C.-B.) a effectué une approche à vue par inadvertance sur l'aéroport de Vernon avant de se rendre à sa destination prévue. Le système de navigation de l'avion avait été réglé pour fournir des renseignements sur le gisement et la distance de l'aéroport de Kelowna, mais l'équipage a confondu l'aéroport de Vernon avec l'aéroport de Kelowna et a amorcé une approche).*	L'inspecteur principal de l'exploitation de Transports Canada pour Air Canada examinera le manuel d'utilisation de l'avion de l'exploitant dans le but d'intégrer les renseignements de sécurité contenus dans la circulaire d'information. Transports Canada compte aussi publier une Circulaire d'information de l'Aviation commerciale et d'affaires sur les risques associés à ce phénomène. Air Canada a lancé une campagne de sensibilisation au sein de la société en communiquant les détails de cet incident à ses équipages. Air Canada a également modifié son manuel d'exploitation pour améliorer les directives relatives aux approches à vue et elle élabore de nouveaux modèles de gestion des risques pour les approches à vue.

3.2.3 Sensibilisation aux questions de sécurité et renforcement de la culture de la sécurité au sein du gouvernement, de l'industrie et du public

> « Le Canada est un des chefs de file mondiaux en matière de gestion de la sécurité ».
>
> *Droit devant - Une vision pour les transports au Canada, septembre 2003*

Le BST continue de sensibiliser les intervenants du secteur des transports aux questions de sécurité et s'efforce de renforcer chez eux la culture de la sécurité. Les enquêteurs du BST ont observé une plus grande sensibilisation aux questions de sécurité et des signes révélateurs d'une culture de la sécurité chez les gens qu'ils côtoient dans le cadre de leurs activités. Par exemple, le BST note que les gouvernements et les membres de l'industrie du transport collaborent à la promotion et à la mise en œuvre des solutions en prenant des mesures au chapitre de la réglementation et des programmes et en faisant de l'éducation. L'accent est mis sur l'adoption du concept d'un système de gestion de la sécurité (c.-à.-d., un cadre officiel pour intégrer la sécurité aux activités quotidiennes des entreprises). Un système de gestion de la sécurité comprend des objectifs de sécurité et de rendement, un processus d'évaluation des risques, des responsabilités et des pouvoirs clairs, des règles et des procédures, un processus de surveillance et d'évaluation. Des accidents majeurs comme l'écrasement de l'avion du vol 111 de Swissair et le naufrage du *Lady Duck* ont conscientisé le public à la sécurité dans les

transports. Il est difficile de mesurer les résultats des activités du BST à ce chapitre, mais le fait que les intervenants utilisent les messages de sécurité du BST démontre l'efficacité des activités du BST visant à réaliser les objectifs qu'il s'est fixé.

Le BST saisit chaque occasion qui se présente pour réitérer ses principaux messages et sensibiliser les gens aux questions de sécurité. En 2003-2004, le BST a publié 73 rapports d'enquête ainsi que des rapports statistiques mensuels et annuels. Il a également publié trois numéros du périodique *Réflexions* au cours de l'exercice 2003-2004. Cette publication contribue à promouvoir la sécurité des transports en se penchant sur les enseignements qui se dégagent des enquêtes sur les accidents. Elle permet également de diffuser les résultats d'enquête à un plus grand public.

> « Nous avons été surpris de recevoir autant d'information si rapidement et nous sommes reconnaissants au BST de nous avoir fait parvenir une mise à jour. » [Traduction]
>
> *Plus proches parents d'une victime de l'accident du vol 126 de Georgian Express, survenu à l'île Pelée, en janvier 2004*

Le BST a adopté une démarche proactive en matière de diffusion de l'information. Au cours des enquêtes, les renseignements pertinents sont communiqués immédiatement à l'industrie, aux proches des victimes, aux médias et au public. Les enquêteurs sont incités à entretenir un dialogue avec les principaux intervenants, notamment en dévoilant rapidement les problèmes de sécurité cernés lors d'une enquête. Le BST s'efforce de fournir de l'information à jour au public et aux médias. Au cours de l'exercice, il a répondu à 1 357 demandes de renseignements qu'il a reçues sur son site Web et à 424 appels de médias, sans compter les demandes traitées sur les lieux d'un accident ou aux conférences de presse organisées lors de la publication de rapports. Le BST a tenu une conférence de presse et diffusé 8 communiqués de presse. La Division de la macro-analyse du BST a répondu à 632 demandes de renseignements sur des questions complexes liées à la base de données sur les événements.

Le BST utilise également son site Web pour sensibiliser les gens aux problèmes de sécurité et pour diffuser de l'information sur la sécurité. Le site Web du BST (www.tsb.gc.ca) enregistre en moyenne plus de 49 000 occurrences par jour et 1 860 visites par jour, soit une augmentation de quelque 35 % comparativement à l'an dernier. Des Canadiens et des gens du monde entier visitent le site. L'achalandage accru peut être attribué à la facilité d'accès du site ainsi qu'à la multitude de renseignements qu'on y trouve. Le site s'est avéré un moyen économique et rapide de diffuser de l'information.

Le BST diffuse des renseignements sur la sécurité à l'échelle internationale. Un grand nombre de ses produits sont distribués au Canada, aux États-Unis, en Europe et ailleurs dans le monde. Le BST diffuse également des renseignements en provenance de pays étrangers. Cette collaboration entre le BST et des organismes étrangers permet d'améliorer l'accès public aux renseignements sur la sécurité partout au monde.

La compétence et les méthodes d'enquête du BST sont reconnues à l'échelle internationale. Le BST a notamment été invité à Singapour pour donner de la formation en méthodologie d'enquête à des spécialistes des accidents d'aviation. Le BST a également été invité à assister à des conférences nationales et internationales pour présenter sa méthodologie d'enquête sur les facteurs humains. En outre, des employés du BST donnent chaque année des cours à l'Académie maritime internationale de Trieste, en Italie, où sont enseignées les méthodes et les dispositions législatives utilisées par les bureaux d'enquête du monde entier. En participant à de telles activités et en partageant ses méthodes, le BST communique aux entreprises des pratiques exemplaires qu'elles peuvent ensuite utiliser à l'interne, ce qui permet également à l'industrie de mieux comprendre la rigueur avec laquelle le BST conduit ses enquêtes.

Le programme de formation sur la Méthodologie intégrée d'enquête de sécurité élaboré par le BST continue de susciter beaucoup d'intérêt au sein de l'industrie, notamment chez les transporteurs aériens et les compagnies ferroviaires, ainsi que chez d'autres organismes de sécurité au Canada et à l'étranger (aux États-Unis, aux Pays-Bas, en Nouvelle-Zélande et au Royaume-Uni). Le BST n'offre pas en général de formation à l'extérieur; toutefois des places libres dans les séances de formation destinées aux enquêteurs du BST ont été offertes à des personnes jouant un rôle dans la sécurité des transports, que ce soit au sein d'organismes publics ou privés. Cette formation s'est avérée profitable, car elle permet aux participants de mieux comprendre les méthodes de travail du BST et de maîtriser une méthodologie et des démarches qu'ils peuvent appliquer pour réaliser leur objectif commun qui est de faire progresser la sécurité dans les transports.

Vu le nombre élevé d'accidents mettant en cause des bateaux de pêche (près de la moitié des accidents aux navires signalés mettent en cause des bateaux de pêche), le BST participe également à une initiative visant à promouvoir une culture de la sécurité au sein du milieu maritime de la côte Ouest, surtout parmi les exploitants de petits navires et de bateaux de pêche. Un groupe d'action maritime inter-organismes composé d'organismes gouvernementaux des paliers fédéral et provincial collabore en vue de conscientiser les gens à la sécurité, d'offrir de la formation en sécurité et de favoriser l'adoption de pratiques sûres. L'objectif consiste à modifier les comportements pour réduire le nombre d'accidents et de décès.

3.2.4 Sécurité accrue grâce à la réduction des risques

Dans l'ensemble, le BST a connu beaucoup de succès au chapitre des lacunes de sécurité relevées et de la réduction des risques dans le réseau de transport. Les enquêtes du BST donnent lieu à des rapports dans lesquels il présente les lacunes relevées et formule, s'il y a lieu, des recommandations visant à réduire les risques. L'année dernière, toutes les enquêtes entreprises par le BST ont permis de cerner des lacunes de sécurité ou des facteurs contributifs et d'en faire état. Ces résultats révèlent une application rigoureuse de la Politique de classification des événements du BST qui a été établie pour permettre au BST de déterminer s'il y a lieu d'ouvrir une enquête et quelle méthode d'enquête il doit utiliser. Cette démarche systématique garantit que les ressources du BST sont investies dans les domaines susceptibles de donner les meilleurs résultats sur le plan de la sécurité.

Au total, 4 026 événements ont été signalés au BST au cours de l'exercice 2003-2004. Le BST a décidé de faire enquête sur 75 d'entre eux. Tous les événements déclarés ont été examinés conformément à la Politique de classification des événements du BST afin de déterminer dans quels cas une enquête permettrait de faire avancer la sécurité de façon notable. Des renseignements sur tous les événements déclarés ont été saisis dans la base de données du BST à des fins de documentation, pour analyser les tendances et valider les constatations liées aux lacunes de sécurité.

> « Transports Canada a apporté d'importantes modifications à ses règlements et à son processus d'inspection et de certification des petits bâtiments à passagers depuis le naufrage du *True North II*. Le Ministère a tenu compte des préoccupations et des recommandations du Bureau de la sécurité des transports et met la dernière main aux modifications réglementaires et aux initiatives connexes. »
>
> *David Collenette, ministre des Transports,* mars 2003

Une façon de mesurer la qualité des constatations et des recommandations du BST consiste à évaluer l'efficacité du BST à convaincre d'autres instances de la nécessité d'adopter des changements visant à améliorer la sécurité. C'est pourquoi le BST évalue les réponses à ses recommandations pour déterminer dans quelle mesure les lacunes de sécurité ont été ou sont en voie d'être corrigées. En toute logique, la mise en œuvre des mesures de sécurité dépend du degré d'acceptation de l'existence de la condition dangereuse, par la personne à qui a été adressée la recommandation, et de l'importance des risques inhérents. En 2003-2004, le BST a reçu 19 réponses à ses recommandations. Le BST estime que 2 réponses étaient entièrement satisfaisantes; 8 réponses dénotaient une intention satisfaisante de

corriger la lacune mentionnée dans les recommandations, et 4 réponses dénotaient une intention en partie satisfaisante; 5 réponses ont été jugées non satisfaisantes. Les résultats de cette évaluation sont présentés dans le tableau 7.

Tableau 7 - Évaluation des réponses aux recommandations du BST – exercice courant

Réponse reçue au cours de l'exercice 2003-2004	Attention entièrement satisfaisante accordée à la lacune	Intention satisfaisante de corriger la lacune	Attention en partie satisfaisante accordée à la lacune	Attention non satisfaisante accordée à la lacune	À évaluer	Total
Marine	2	0	2	1	5	10
Pipeline	0	0	0	0	0	0
Rail	0	0	2	1	2	5
Aviation	0	8	0	3	0	11
Total	2	8	4	5	7	26

En 2004-2005, le BST entreprendra une réévaluation détaillée des réponses à toutes les recommandations publiées depuis sa création en 1990. Cet examen fournira une vision à long terme des résultats obtenus grâce aux recommandations du BST. Les résultats de cette réévaluation figureront dans le rapport sur le rendement du BST de 2004-2005.

3.2.5 Rendement organisationnel efficace

Au cours de l'exercice 2003-2004, nous avons achevé et mis en œuvre un nouveau cadre intégré de planification et de gestion des ressources pleinement synchronisé avec le cycle de planification et de rapport à l'échelle du gouvernement. Ce nouveau cadre a permis d'identifier des priorités et des plans correspondant au plan stratégique et il a mené à l'affectation de ressources fondées sur ces plans et priorités. Cela a permis une utilisation plus stratégique et mieux ciblée des ressources dans le but d'optimiser les résultats pour les Canadiens. De plus, des liens clairs ont été établis entre les plans et les priorités de l'organisme et les engagements individuels principaux des cadres supérieurs, assurant ainsi la responsabilisation à l'égard des résultats.

Des progrès ont également été réalisés au chapitre de la mesure du rendement et du processus des rapports. Un processus plus rigoureux a été mis en œuvre pour surveiller les résultats et l'utilisation des ressources par le biais de rapports périodiques et d'examens de la haute gestion. Les travaux sur l'élaboration du tableau de bord équilibré se sont poursuivis et les liens nécessaires ont été

établis avec le Cadre de responsabilisation de gestion du Conseil du Trésor. La mise en œuvre complète du tableau de bord équilibré à titre d'outil principal pour la mesure du rendement devrait se faire au cours de l'exercice 2004-2005.

En 2003-2004, le BST a aussi mis en œuvre pour la première fois un programme officiel de vérification interne. Un comité de vérification a été créé au sein de l'organisme. En utilisant le profil de risque de l'organisme, le comité de vérification a établi des priorités de vérification interne et a approuvé l'exécution de deux vérifications. La première vérification a débuté en mars 2004 et s'est achevée au début de 2004-2005. Ce rapport de vérification, accompagné d'un plan d'action de la gestion, sera bientôt publié sur le site Web du BST.

Le plan d'activités du BST mettait l'accent sur la formation des employés. En 2003-2004, le BST a terminé l'élaboration des profils de compétence et des normes d'apprentissage pour tous ses groupes professionnels. En 2003-2004, le BST a investi quelque 1,3 million de dollars, soit 3,7 % de ses frais d'exploitation totaux dans la formation de ses employés. Un nouvel outil automatisé a été acheté et mis en œuvre pour permettre d'élaborer plus facilement des plans d'apprentissage personnalisés pour tous les employés. Au cours des prochaines années, le BST prévoit maintenir son niveau élevé d'investissement dans la formation de ses employés, mais il s'assurera que ces investissements seront mieux ciblés grâce aux nouveaux outils qui sont maintenant mis à la disposition des employés et des gestionnaires.

Le Sondage auprès des fonctionnaires fédéraux mené en 2002 s'est avéré le mécanisme principal officiel pour définir les questions liées au milieu de travail. Le taux de participation des employés du BST était élevé, ce qui est encourageant. Le sondage a permis de déterminer différentes questions devant être réglées. En 2002-2003, le BST a créé un comité employés-gestionnaires qui avait pour mandat d'élaborer un plan d'action devant être approuvé par la gestion et d'aider la direction à mettre en œuvre le plan approuvé. Au cours de 2003-2004, le comité s'est réuni régulièrement pour évaluer les progrès en fonction du plan d'action et il a fait rapport au Comité de la haute gestion. Dans l'ensemble, de bons progrès ont été réalisés sur la plupart des questions devant faire l'objet d'un suivi au cours de la dernière année et des travaux sont en cours sur le reste des questions. La réaction des employés et des gestionnaires à cette approche a été des plus positives. Étant donné ce succès, on a examiné et modifié le mandat du comité afin d'y ajouter un élément de collaboration aux communications internes et faire en sorte que le comité devienne permanent.

En 2003-2004, la haute gestion du BST a entamé une série de discussions pour examiner la structure de gouvernance interne. Ces discussions organisées ont mené à l'adoption d'une nouvelle structure de prise de décisions qui sera mise en œuvre en 2004-2005. La nouvelle structure concentrera les efforts des gestionnaires dans les domaines qui revêtent pour eux une grande importance et elle permettra aux gestionnaires de passer davantage de temps sur des questions stratégiques de plus grande envergure. Les processus de prise de décisions seront aussi simplifiés. Ils intégreront les éléments de contrôleur moderne et fourniront une plus grande transparence.

Dans l'ensemble, le BST a fait de grands progrès en ce qui a trait à l'amélioration de ses cadres de gestion interne et à l'optimisation de l'utilisation de ses ressources. Au cours de l'année, des représentants du Secrétariat du Conseil du Trésor ont fait référence au BST comme modèle de bon rendement organisationnel devant être suivi par les autres. De plus, des cadres supérieurs du BST ont souvent été invités à partager leur expérience avec leurs collègues provenant d'autres organismes.

3.2.5.1 Mise en œuvre de la fonction de contrôleur moderne

L'initiative pluriannuelle de modernisation de la fonction de contrôleur vise à moderniser les activités de gestion au sein de la fonction publique. Il s'agit d'assurer une meilleure information sur le rendement, une saine gestion des risques et des systèmes de contrôle adéquats tout en renforçant les valeurs et l'éthique et en rehaussant la redevabilité du gouvernement envers le Parlement et les Canadiens.

À la fin de 2001, le BST a effectué une évaluation de ses pratiques de gestion actuelles à partir de 33 critères d'une saine gestion organisationnelle. Le rapport *Évaluation des capacités de la fonction de contrôleur moderne*, qui a été publié en mars 2002 au terme de cette évaluation, cernait quelques domaines du cadre de gestion où d'importants changements s'imposaient pour en arriver à une fonction de contrôleur moderne. Le rapport est disponible à l'adresse **www.tsb.gc.ca/fr/publications/Mod_Comp/2002/Mod_Comp_2002.asp**.

Conscient de l'intérêt qu'il y a à moderniser les pratiques de gestion ainsi que des risques auxquels l'organisation est exposée si de solides aptitudes de contrôle ne sont pas enchâssées dans les activités quotidiennes, le BST a fait de la modernisation de la fonction de contrôleur une priorité de la gestion et intégré des activités et des projets en ce sens dans ses plans d'activités annuels (disponibles sur le site du BST à l'adresse **www.tsb.gc.ca/fr/publications/index.asp#business_plan**).

Au cours de l'exercice 2002-2003, une grande partie du travail accompli au chapitre de la modernisation de la fonction de contrôleur était au stade préparatoire. Le BST a créé un cadre de planification des activités qui intègre de façon cohérente les tâches de planification et qui coïncide avec le cycle de planification du gouvernement. Ce cadre, maintenant pleinement mis en œuvre, a amélioré et facilité les décisions d'affectation des ressources pour l'exercice 2003-2004 et a permis de garantir que les ressources sont reliées aux plans et aux priorités de l'organisme.

En 2003-2004, on a mis au point deux nouveaux outils de gestion : un outil de mesure du rendement et un plan de vérification interne fondé sur les risques. Le BST a également déterminé les connaissances et aptitudes précises que doivent posséder les gestionnaires et experts fonctionnels dans le cadre d'une gestion moderne. Des profils de compétences et des normes d'apprentissage ont été élaborés. Ils serviront à évaluer les compétences actuelles de la gestion à mettre en œuvre des plans de formation pour faciliter la modernisation de la gestion et des ressources humaines. Les gestionnaires ont également commencé à suivre une formation de base grâce à une combinaison de cours officiels offerts à l'interne et à l'externe.

Puisque l'initiative de contrôleur moderne en tant que projet est terminée, le BST a assuré la durabilité de ses efforts à long terme en créant un poste permanent d'agent de planification et de rapports ministériels. Ce nouveau poste aidera la haute gestion à s'assurer que les cadres de planification et de gestion du rendement continuent d'être utilisés pour appuyer la prise de décisions. Cette personne s'assurera aussi que les cadres et les outils à l'appui sont tenus à jour et sont pertinents afin de satisfaire aux besoins de l'organisme.

Compte tenu de nos priorités concernant la modernisation de la fonction de contrôleur et des préoccupations de l'organisme, le BST a participé activement avec d'autres ministères et organismes à des projets de modernisation de la fonction de contrôleur, à la mise en commun des pratiques exemplaires et à la recherche de solutions permettant de réduire les coûts et les efforts. Par exemple, le BST a dirigé trois projets interministériels d'innovation visant le changement de culture au sein des organisations, l'intégration et la simplification des renseignements sur le rendement, et les valeurs et l'éthique dans le cadre des partenariats entre organisations. Le personnel du BST a été reconnu par le Secrétariat du Conseil du Trésor et le milieu des petits organismes pour le leadership qu'il exerce à cet égard.

Le BST a aussi commencé à utiliser le Cadre de responsabilisation de gestion du Conseil du Trésor. Le cadre a été présenté à tous les gestionnaires et à leurs adjoints administratifs comme un outil de gestion. Des travaux ont aussi été entrepris sur l'élaboration des activités du plan d'activités et des indicateurs de rendement du tableau de bord équilibré selon des éléments du cadre.

3.2.5.2 Modernisation de la gestion des ressources humaines

L'approbation par le Parlement de la *Loi sur la modernisation de la fonction publique* aura une incidence sur toutes les institutions fédérales, y compris le BST. Cette nouvelle loi, qui vise la modernisation de la gestion des ressources humaines dans la fonction publique, sera mise en œuvre au cours des deux prochaines années. En 2003-2004, le BST a examiné les répercussions possibles de cette loi et il s'est assuré que des ressources étaient mises de côté dans ses budgets de 2004-2005 et de 2005-2006 pour faciliter la mise en œuvre des changements requis. Des travaux ont été entrepris d'une manière proactive pour créer un cadre de consultation syndical-patronal et commencer la formation des gestionnaires sur la dotation fondée sur les valeurs. Des représentants du BST ont aussi participé à des groupes de travail interministériels dirigés par l'Agence de gestion des ressources humaines de la fonction publique du Canada afin d'élaborer des politiques, des lignes directrices et des outils pour les ministères et les organismes.

3.3 Répondre aux pressions sur les ressources

En 2002-2003, le BST a reçu une approbation pour un financement à court terme afin de répondre aux pressions sur des ressources particulières. Ce financement avait pour objet d'aider à réduire l'arriéré des enquêtes en cours, de renouveler la gestion de l'information et de remplacer les immobilisations en détérioration. Ces fonds ont été fournis sur une période d'environ 27 mois, à partir de la fin de 2002-2003. En cherchant à obtenir l'approbation de ces fonds, le BST s'est engagé à réaliser des résultats particuliers (voir le tableau 8). Les trois prochaines rubriques fournissent un aperçu des résultats atteints jusqu'à maintenant selon chaque engagement.

Tableau 8 - Engagements concernant les pressions budgétaires

Engagements		Résultats atteints	
Améliorer la qualité et la ponctualité des produits du BST			
Ressources approuvées 2003-2004	1,6 million de dollars et 13 ETP	Ressources réelles utilisées 2003-2004	1,2 million de dollars et 6 ETP
Réduire le nombre d'enquêtes en cours à moins de 100		□	
Diminuer le délai moyen entre l'événement et le rapport de 10 % (ou environ 60 jours)		□	
Réduire de façon considérable l'arriéré des rapports non publiés de classe 3		✔	
Libérer le personnel chevronné pour qu'il travaille sur des initiatives afin d'améliorer le rendement futur et d'assurer un équilibre entre les activités et les ressources disponibles		✔	
Renouveler la gestion de l'information			
Ressources approuvées 2003-2004	0,4 million de dollars et 1 ETP	Ressources réelles utilisées 2003-2004	0,36 million de dollars et 2 ETP[1]
Élaborer une nouvelle architecture et une suite intégrée de systèmes pour appuyer les besoins de l'entreprise		✔	
Mettre à niveau le système de gestion des dossiers et améliorer le système de classement		✔	
Élaborer et mettre en œuvre la formation des employés et les outils de sensibilisation		✔	
Remplacer les immobilisations			
Ressources approuvées 2003-2004	0,86 million de dollars	Ressources réelles utilisées 2003-2004	0,81 million de dollars
Remplacer une liste particulière de biens		★	
Élaborer et mettre en œuvre un plan pluriannuel de remplacement des immobilisations		□	

Légende

★ = surpasse les attentes
✔ = satisfait pleinement aux attentes
□ = ne satisfait pas entièrement aux attentes

[1] Le BST a investi un montant supplémentaire de 0,63 million de dollars de son propre budget de base dans cette initiative, soit un investissement total d'environ 1 million de dollars en 2003-2004.

3.3.1 Améliorer la qualité et la ponctualité des produits du BST

Au cours de l'exercice 2002-2003, le BST a entrepris un processus de consultation visant à obtenir les commentaires d'une grande gamme d'intervenants du BST. Ces consultations ont procuré une vaste évaluation des besoins et des attentes des intervenants, une évaluation du succès du BST dans la réalisation de son mandat et un portrait de la façon dont il est perçu de l'extérieur. En 2003-2004, les résultats des consultations ainsi que d'autres renseignements ont été utilisés pour l'examen des processus opérationnels et des résultats de l'organisme afin de s'assurer qu'ils continuent de satisfaire aux besoins des intervenants et que des résultats optimaux peuvent être atteints avec les ressources fournies par le Parlement.

On a entrepris un projet de remodelage des produits et services afin d'aborder les questions soulevées lors de l'analyse des besoins des intervenants. Dans le cadre de ce projet, on a examiné les différents produits et services actuellement offerts par le BST et on a proposé des modifications dans le but d'augmenter l'efficacité et la ponctualité des communications relatives aux événements avec les intervenants. Par la suite, l'équipe de projet a formulé plusieurs recommandations au Comité de la haute gestion. Ces recommandations seront examinées plus à fond en 2004-2005; elles seront classées par ordre de priorité et mises en œuvre.

Un groupe de travail du BST a examiné la Politique de classification des événements pour déterminer si elle tenait bien compte des besoins des intervenants au chapitre des décisions prises sur les enquêtes. Dans l'ensemble, le groupe a conclu que la politique était efficace, car elle faisait en sorte que les enquêtes étaient effectuées sur les événements qui permettaient de promouvoir la sécurité. Les membres du Bureau ont aussi confirmé qu'ils croyaient que cette politique était appliquée de façon constante.

Un groupe de travail a été créé pour élaborer une définition d'« enquête sur une question de sécurité » et formuler une recommandation à savoir si le BST devrait mener des enquêtes sur des questions de sécurité. Une « enquête sur une question de sécurité » est généralement fondée sur des enquêtes similaires plutôt que sur un seul événement. Le groupe a recommandé que le BST effectue des enquêtes sur des questions de sécurité comme un autre moyen de cerner des lacunes de sécurité. Pour faciliter ce processus, un plan du processus et une structure de gouvernance provisoire pour la conduite de ces enquêtes ont été élaborés. Les recommandations du groupe de travail ont été approuvées par le Comité de la haute gestion et la structure de gouvernance est sur le point d'être terminée.

Le BST a obtenu l'approbation de ressources supplémentaires à court terme afin de réduire l'arriéré d'enquêtes en cours à moins de 100, et de diminuer le délai moyen entre l'événement et le rapport de 10 % (ou d'environ 60 jours) d'ici la fin de l'exercice 2004-2005. Dans le cadre d'une stratégie plus vaste visant les ressources humaines, les employés supplémentaires sont considérés comme des remplaçants éventuels de ceux dont on prévoit le départ au cours des prochaines années. Ces ressources supplémentaires permettront en outre au personnel actuel, plus expérimenté, de contribuer à diverses initiatives à long terme qui visent à améliorer le rendement futur, y compris des initiatives de formation, d'assurance de la qualité et de mise au point d'outils et de méthodes modernes pour aider les enquêteurs. Les ressources supplémentaires ont été affectées aux gestionnaires appropriés en début d'exercice et un comité directeur au niveau de la gestion a été créé pour fournir une gouvernance pour cette activité. Des mécanismes ont été mis en place pour assurer le suivi des nouvelles enquêtes et mesurer les résultats des améliorations dans les processus. Cela permettra à la gestion de s'assurer que les améliorations dans les processus ont les répercussions souhaitées sur les résultats. En 2004-2005, la gestion réévaluera aussi les objectifs pour déterminer les niveaux durables optimaux à maintenir à l'avenir.

Le nombre de nouvelles enquêtes commencées en 2003-2004 a diminué comme le prévoyait le rapport sur les plans et les priorités. Un équilibre a aussi été assuré entre le nombre de nouvelles enquêtes commencées et le nombre d'enquêtes terminées pendant l'année. Des efforts sont maintenant déployés dans la planification opérationnelle pour maintenir ce niveau d'activités équilibré. Le nombre d'autres résultats de sécurité a diminué en 2003-2004 à la suite de la réduction du nombre de nouvelles enquêtes commencées. Il s'agit d'une répercussion naturelle puisque les résultats de sécurité découlent directement des enquêtes.

Le nombre d'enquêtes en cours à la fin de l'année et le délai entre l'événement et le rapport ont augmenté en 2003-2004 (voir la rubrique 3.2.2 pour connaître les chiffres). Ceci représente de petits progrès mesurables par rapport aux engagements particuliers du BST pour plusieurs raisons. Premièrement, le BST a fait face à un long délai pour le recrutement et la formation de nouveaux membres du personnel en raison de la nature spécialisée des postes. Les nouveaux membres du personnel n'ont pas été en poste et productifs avant la deuxième moitié de l'exercice. Deuxièmement, nous avons délibérément décidé de nous concentrer sur les enquêtes qui datent de plus de deux ans. Des progrès considérables ont été réalisés à cet égard et l'arriéré des vieux dossiers a été réduit de 16 à 11. Toutefois, ceci signifie aussi que le délai moyen entre l'événement et le rapport a temporairement augmenté. Finalement, le BST s'est très tôt concentré sur d'autres initiatives pour améliorer les processus, qui auront

principalement une incidence sur les enquêtes à venir. Dans l'ensemble, la haute gestion du BST estime que l'organisme est sur la bonne voie pour respecter ses engagements d'ici la fin de 2004-2005.

Au cours des dernières années, le BST a restreint la distribution de ses rapports d'enquête à un petit groupe ciblé d'intervenants directement touchés par les conclusions de l'enquête. La plupart des rapports n'étaient donc pas publiés pour le grand public, limitant ainsi grandement la communication des messages de sécurité. Au début de l'exercice 2003-2004, le BST avait un arriéré de 192 rapports non publiés pour la période de 2000 à 2003. Au cours de l'exercice 2003-2004, le BST a terminé 73 nouveaux rapports d'enquête. Au cours de l'exercice, 179 rapports ont été traduits, révisés, mis en page et affichés sur le site du BST; laissant donc 86 rapports non publiés à traiter à la fin de l'exercice. Des plans sont en place pour terminer la publication de ces rapports au cours de l'exercice 2004-2005. Des travaux sont également en cours pour trouver des solutions afin de s'assurer que les prochains rapports d'enquête seront affichés sur le site du BST peu de temps après avoir été terminés.

Tout en réglant la question de l'arriéré de la charge de travail, le BST a aussi affecté des ressources d'enquête et de gestion pour jeter les bases des améliorations du rendement à long terme. La gestion du BST croit que, dans le but de poursuivre les améliorations du rendement à long terme, elle doit faire des investissements en libérant le personnel et les gestionnaires chevronnés pour former le personnel et renforcer les processus de travail internes. Voici des exemples des activités d'investissement visant une amélioration soutenue du rendement éventuel :

- on a élaboré et mis en œuvre un programme de formation dans trois domaines : rédaction des rapports d'enquête, réponse aux observations faites par les personnes désignées et communications de sécurité;
- les directions des enquêtes ferroviaires et maritimes ont donné des ateliers aux enquêteurs en vue d'améliorer les méthodes de travail;
- les directions des enquêtes maritimes et aéronautiques ont donné des ateliers aux gestionnaires en vue de renforcer les processus de gestion des enquêtes;
- des enquêteurs chevronnés ont participé au projet sur l'amélioration de la gestion de l'information (voir la rubrique 3.3.2 pour des détails).

D'importants progrès ont été réalisés à ce chapitre et davantage d'efforts seront déployés au cours de l'exercice 2004-2005.

3.3.2 Renouveler la gestion de l'information

Au cours de 2003-2004, la mise à niveau du système de gestion des dossiers, nécessaire pour remplacer la version actuelle du logiciel non supporté, a été effectuée avec succès. Cela permettra au BST de maintenir sa capacité de gérer ses dossiers physiques. De plus, une analyse de la situation a été effectuée pour déterminer les améliorations à apporter à la structure de classification des dossiers pour les dossiers liés aux fonctions des services intégrés de l'organisme. Cela fera en sorte que la mémoire du BST est gérée efficacement et que l'organisme est en mesure d'effectuer la transition vers un environnement de gestion des dossiers électroniques. Ce projet se poursuivra au cours de l'exercice 2004-2005 et la portée sera élargie pour inclure les dossiers liés aux autres fonctions.

Le BST a effectué plusieurs activités d'amélioration de la gestion de l'information afin d'entreprendre un changement culturel et une sensibilisation au fait qu'une bonne gestion de l'information est logique du point de vue des affaires. En plus d'élaborer une nouvelle politique et des lignes directrices, le BST a élaboré et donné des séances de formation sur la gestion de l'information d'une demi-journée à tout son personnel. Ces séances avaient pour objet de sensibiliser davantage le personnel aux exigences à l'échelle du gouvernement et aux pratiques propres au BST associées à la gestion des dossiers et aux exigences relatives à l'accès à l'information et à la protection des renseignements personnels. Des séances similaires seront maintenant offertes de façon continue aux nouveaux employés du BST.

Le projet pluriannuel AGILE (Amélioration de la gestion de l'information et du lien entre les enquêtes) vise à moderniser et à améliorer les produits, les services et les outils de productivité de gestion de l'information mis à la disposition des membres du personnel et des gestionnaires du BST. Au cours de la dernière année, le projet AGILE, en utilisant le Modèle de référence stratégique du gouvernement du Canada, a fait progresser les objectifs susmentionnés par le biais d'un groupe de discussion à l'échelle de l'organisation. Le groupe de discussion a terminé différents modèles de gestion et a élaboré un schéma d'orientation architectural d'entreprise et un prototype d'un environnement de gestion des enquêtes axé sur l'équipe. D'autres réalisations englobent l'élaboration d'une stratégie de gestion des risques, une analyse avantages-coûts, une étude sur le rendement du capital investi, un plan de projet détaillé et la création d'un arrêté de projet détaillé. À plus long terme, le BST exploitera ce nouvel environnement automatisé de l'entreprise pour faciliter des gains de productivité et améliorer la ponctualité des produits et des services du BST.

3.3.3 Remplacer les immobilisations

Le BST a fait face à une détérioration importante de ses immobilisations puisque les investissements dans ce domaine ont été considérablement réduits au cours des dix dernières années pour faire face aux restrictions budgétaires et autres pressions sur les ressources. Une liste de biens particuliers nécessitant un remplacement urgent a été dressée et présentée au Secrétariat du Conseil du Trésor. Du financement a été approuvé pour remplacer ces biens. Tous les biens cernés ont été remplacés à un coût total inférieur à ce qui avait été prévu. Les fonds restants ont donc été utilisés pour remplacer d'autres biens qui devaient aussi être remplacés.

Le BST a élaboré un plan pluriannuel de remplacement des biens conforme aux cycles de vie normaux des biens. Toutefois, davantage d'efforts sont requis pour rationaliser les immobilisations et réduire le besoin d'investir dans les immobilisations en utilisant d'autres solutions telles que la location d'équipement, la sous-traitance de certains travaux ou le partage des installations avec d'autres organismes gouvernementaux. D'autres travaux sont aussi requis pour déterminer les ressources financières qui peuvent être réaffectées à l'interne pour permettre la mise en œuvre du plan pluriannuel de remplacement.

3.4 Résultats financiers

Le BST a commencé l'année avec des autorisations de 25,7 millions de dollars. Un budget supplémentaire au montant de 5,0 millions de dollars a par la suite été approuvé pour reporter les fonds non utilisés de l'année précédente et pour des rajustements face aux pressions budgétaires. Des transferts s'élevant à 2,4 millions de dollars ont également été faits à même les crédits du Conseil du Trésor, pour des ajustements par suite de négociations collectives, la mise en œuvre de l'initiative de modernisation de la fonction de contrôleur et de la vérification interne, haussant ainsi le total des autorisations à 33,1 millions de dollars.

En 2003-2004, le BST a dépensé 32,1 millions de dollars à même ses autorisations totales de 33,1 millions de dollars. Sur le budget d'exploitation du BST, 1 million de dollars est resté inutilisé. Le montant inutilisé est principalement dû à des dépenses inférieures aux prévisions relativement aux salaires et à la formation de nouveaux employés ainsi qu'au report de certains projets à 2004-2005. Les états financiers complets vérifiés figurent à l'annexe C.

Les dépenses globales du BST représentent un coût d'environ un dollar par citoyen canadien. Cette somme modeste permet de maintenir la capacité du Canada de faire enquête sur d'importantes lacunes de sécurité dans quatre modes du réseau de transport national.

Tableau financier 1 : Sommaire des crédits approuvés

Ce tableau explique comment le Parlement a accordé des crédits au BST.

Besoins financiers par autorisation (en millions de dollars)					
		2003-2004			
Crédit		**Total Budget principal**	**Dépenses prévues**	**Autorisations totales**	**Dépenses réelles**
	Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports				
15	Dépenses de fonctionnement	22,3	26,4	29,6	28,6
(S)	Cotisations aux régimes d'avantages sociaux des employés	3,4	3,4	3,5	3,5
	Total pour le ministère	**25,7**	**29,8**	**33,1**	**32,1**

Les autorisations totales sont la somme des montants prévus au budget des dépenses principal et aux budgets supplémentaires et des autres autorisations (voir le tableau 9 pour plus de détails).

Tableau 9 - Ventilation détaillée des autorisations totales pour 2003-2004 (en millions de dollars)

Autorisations	Montant
Budget principal	25,7
Budgets supplémentaires – Report des surplus de l'année précédente	1,0
Budgets supplémentaires – Pressions budgétaires	3,9
Transferts du Conseil du Trésor – Conventions collectives	2,1
Transferts du crédit 10 du Conseil du Trésor – Modernisation de la fonction de contrôleur et vérification interne	0,2
Dépenses des recettes provenant de la disposition des biens excédentaires de l'État	0,1
Rajustements de fin d'année aux régimes d'avantages des employés	0,1
Autorisations totales	**33,1**

Tableau financier 2 : Comparaison des dépenses totales prévues et des dépenses réelles

Ce tableau explique d'une manière uniformisée pour l'ensemble du gouvernement l'utilisation des ressources par le BST.

Dépenses prévues des ministères par opposition aux dépenses réelles (en millions de dollars)				
	2003-2004			
Secteur d'activité	**Total Budget principal**	**Dépenses prévues**	**Autorisations totales**	**Dépenses réelles**
Personnel en équivalents temps plein	235	249	249	227
Fonctionnement	25,7	29,8	33,1	32,1
Total des dépenses brutes	**25,7**	**29,8**	**33,1**	**32,1**
Moins :				
Recettes disponibles	-	-	-	-
Total des dépenses nettes	**25,7**	**29,8**	**33,1**	**32,1**
Autres recettes et dépenses				
Recettes non disponibles	-	-	-	-
Coût des services offerts par d'autres ministères	3,1	3,0	3,1	3,1
Coût net du programme	**28,8**	**32,8**	**36,2**	**35,2**

Nota : Les autorisations totales et les dépenses réelles sont considérablement plus importantes que les dépenses prévues, à cause de nouvelles obligations en vertu de conventions collectives, du report de surplus de l'année précédente et de financement supplémentaire face à des pressions budgétaires.

Le tableau 10 ci-après présente la ventilation du coût net du programme du BST selon les activités de fonctionnement. Tous les frais généraux ont été répartis entre les activités de fonctionnement servant à appuyer directement la prestation du programme. La plus grande partie des ressources (77,4 %) a été consacrée à

la conduite d'enquêtes (constatation des lacunes de sécurité et soutien aux enquêtes). Une part appréciable des ressources (15,4 %) a été consacrée à la communication de renseignements sur la sécurité.

Tableau 10 - Coût net du programme selon les activités de fonctionnement

Activités de fonctionnement	Dépenses (en millions de dollars)	Pourcentage des dépenses totales
Constatation des manquements à la sécurité	22,15	63,0
Soutien des enquêtes	5,05	14,4
Accès public à l'information sur la sécurité	5,40	15,4
Satisfaction à l'égard de la qualité et de la ponctualité	0,72	2,0
Sensibilisation des Canadiens au rôle du BST	0,50	1,4
Reconnaissance internationale du BST	0,04	0,1
Formation	1,31	3,7
Total	**35,17**	**100,0**

Tableau financier 3 : Comparaison historique des dépenses totales prévues et des dépenses réelles

Ce tableau résume la façon dont le BST a utilisé les ressources à sa disposition au cours des exercices antérieurs.

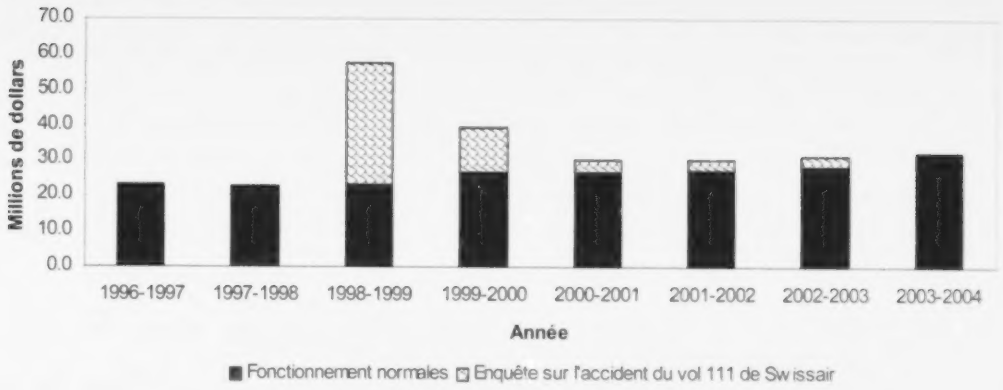
Comparaison historique des dépenses prévues par rapport aux dépenses réelles (en millions de dollars)						
			2003-2004			
	Dépenses réelles 2001-2002	Dépenses réelles 2002-2003	Total Budget principal	Dépenses prévues	Autorisations totales	Dépenses réelles
Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports	30,1	31,3	25,7	29,8	33,1	32,1
Total	**30,1**	**31,3**	**25,7**	**29,8**	**33,1**	**32,1**

Les autorisations totales sont la somme des montants prévus au budget des dépenses principal et aux budgets supplémentaires et des autres autorisations.

Nota : Les autorisations totales et les dépenses réelles sont considérablement plus importantes que les dépenses prévues, à cause de nouvelles obligations en vertu de conventions collectives, du report de surplus de l'année précédente et de financement supplémentaire face à des pressions budgétaires.

À partir de 1999-2000, les dépenses du BST ont augmenté progressivement chaque année en raison d'une augmentation des salaires et des frais généraux (voir la figure 3). Pendant la période de 1998-1999 à 2003-2004, des coûts considérables ont été engagés pour l'enquête sur l'accident du vol 111 de Swissair, totalisant environ 56,7 millions de dollars. En 1998-1999 et 1999-2000, les coûts liés à l'enquête sur l'accident du vol 111 de Swissair se sont élevés à 34,0 millions de dollars et à 13,4 millions de dollars, respectivement. En 2000-2001, 2001-2002 et 2002-2003, les coûts liés à l'enquête sur cet accident se sont élevés à environ 3,3 millions de dollars par année et en 2003-2004, ils se sont élevés à environ 0,5 million de dollars. Les résultats financiers pour 2002-2003 et 2003-2004 comprennent aussi des dépenses liées au financement à court terme reçu pour tenir compte des pressions sur des ressources particulières. Ces dépenses se chiffrent à 0,2 et à 2,4 millions de dollars respectivement.

Figure 3 - Historique des dépenses du BST



Partie 4 : Renseignements supplémentaires

Le BST rend compte publiquement de toutes ses enquêtes. On peut consulter la plupart des rapports d'enquête publiés depuis 1995 sur le site Web du BST. Le BST publie également des rapports statistiques périodiques pour les quatre modes de transport; ces rapports sont également disponibles sur le site. Le BST publie un rapport annuel au Parlement et un périodique sur la sécurité intitulé *Réflexions* qui sont disponibles sur demande en format imprimé.

Le rapport sur les plans et les priorités et le rapport sur le rendement des années précédentes ainsi que beaucoup de renseignements complémentaires sont disponibles à l'adresse **www.bst.gc.ca**.

Pour de plus amples renseignements, vous pouvez communiquer avec nous à l'adresse suivante :

Division des communications
Bureau de la sécurité des transports du Canada
Place du Centre
200, promenade du Portage
4e étage
Gatineau (Québec)
K1A 1K8

Adresse électronique : communications@bst.gc.ca
N° de téléphone : (819) 994-3741
N° de télécopieur : (819) 997-2239

Annexes

A – Statistiques sur la sécurité des transports

B – Liens internet d'autres organismes jouant un rôle dans le domaine de la sécurité des transports

C – États financiers vérifiés

Annexe A
Statistiques sur la sécurité des transports

Le tableau ci-dessous répartit les statistiques sur les événements de transport par mode, y compris des comparaisons avec les moyennes quinquennales. Compte tenu du niveau d'activité pour chaque mode, les taux d'accidents indiquent de nouveau une tendance à la baisse en 2003.

Événements de transport par mode – 2003 par rapport à la moyenne des cinq années précédentes (1998-2002)

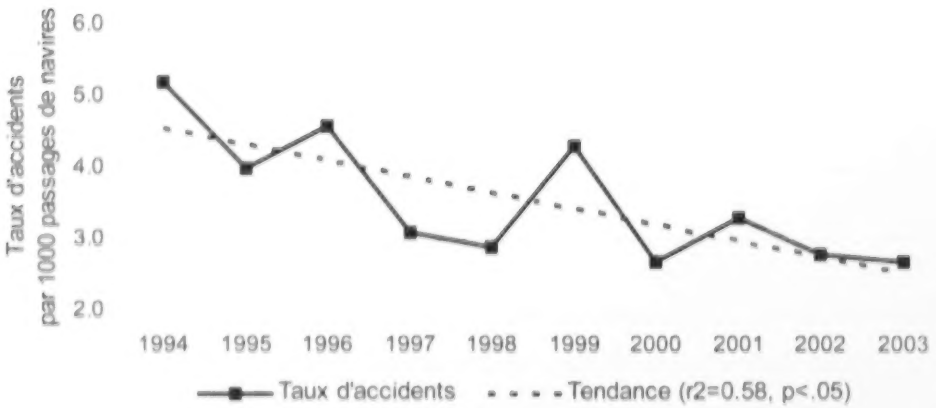
	Marine	Pipeline	Rail	Aviation
Accidents				
2003	546	20	1030	372
2002	485	20	984	323
Moyenne quinquennale	537	20	1062	380
Pertes de vie				
2003	18	0	79	75
2002	28	0	96	63
Moyenne quinquennale	34	0	98	131
Incidents				
2003	221	38	295	834
2002	174	35	303	865
Moyenne quinquennale	201	35	345	783

Le tableau ci-dessous présente des données sur les taux d'accidents par mode pour l'année en cours ainsi que la moyenne quinquennale. Même si ces taux sont fondés sur des données limitées, il n'en demeure pas moins que ces indicateurs du niveau d'activité constituent un point de référence.

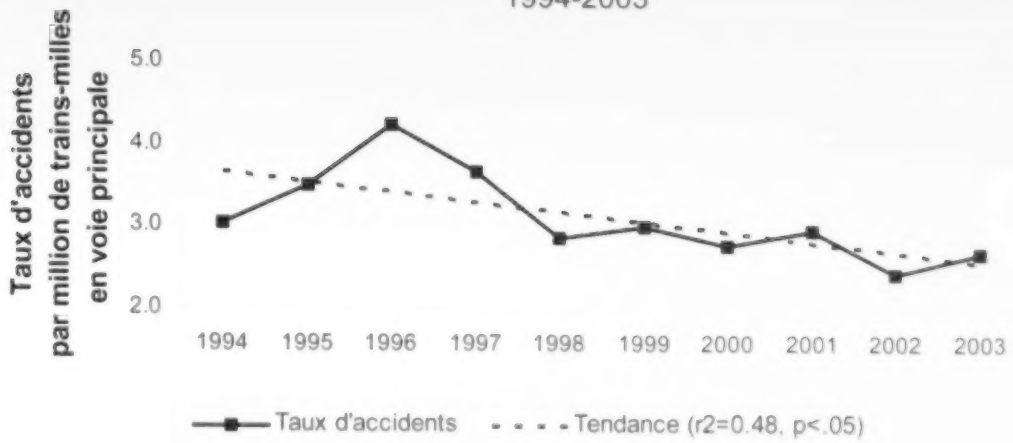
Taux d'accidents de transport – 2003 par rapport à la moyenne des cinq années précédentes (1998-2002)				
	Marine[1]	Pipeline[2]	Rail[3]	Aviation[4]
Accidents				
2003	2,7	1,5	11,5	7,8
2002	3	1,6	11	7,4
Moyenne quinquennale	3,2	1,7	11,9	8,3

[1] Accidents par 1 000 mouvements de navires pour les navires battant pavillon canadien ayant une jauge égale ou supérieure à 15 tonneaux (à l'exclusion des navires à passagers, des traversiers à passagers et des bateaux de pêche).
[2] Par exajoule
[3] Accidents par million de trains-milles en voie principale ou sur des embranchements (à l'exclusion des accidents aux passages à niveau et des accidents survenus à des intrus).
[4] Accidents à des aéronefs immatriculés au Canada par 100 000 heures de vol (à l'exclusion des avions ultra-légers, des planeurs, des ballons et des autogires).

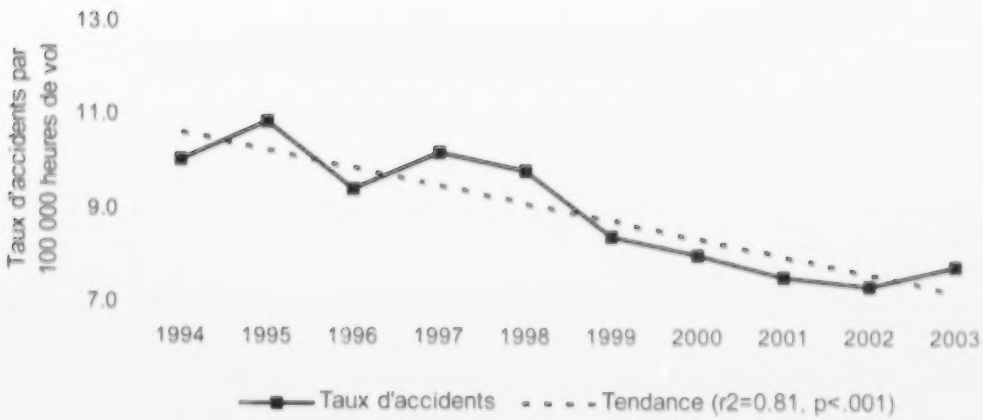
Taux d'accidents pour les navires de commerce canadiens
1994-2003



Taux d'accidents sur les voies ferroviaires principales
au Canada
1994-2003



Taux d'accidents pour les aéronefs canadiens
1994-2003



De plus amples renseignements sont disponibles sur le site Web du BST (**www.tsb.gc.ca/fr/stats/index.asp**) ou dans le document de Transports Canada intitulé *Les transports au Canada : Rapport annuel 2003*, chapitre 4 (**www.tc.gc.ca/pol/fr/anre/rapport_annuel_sur_les_transports.htm**).

Annexe B
Liens internet d'autres organismes jouant un rôle dans la sécurité des transports

On peut trouver d'autres renseignements sur la sécurité dans les transports au Canada auprès d'autres organismes du gouvernement fédéral qui jouent un rôle dans ce domaine. Les liens internet des principaux organismes sont les suivants :

Transports Canada ..... www.tc.gc.ca

Office national de l'énergie ..... www.one.gc.ca

Garde côtière canadienne ..... www.ccg-gcc.gc.ca

Office des transports du Canada ..... www.cta-otc.gc.ca

Gendarmerie royale du Canada ..... www.rcmp-grc.gc.ca

Ressources humaines et Développement des compétences Canada ..... www.hrsdc-rhdcc.gc.ca

Défense nationale ..... www.mdn.ca

D'autres renseignements sur la sécurité dans les transports dans d'autres pays sont disponibles sur les sites suivants :

États-Unis
- National Transportation Safety Board ..... www.ntsb.gov
- Federal Aviation Administration ..... www.faa.gov

Australie
- Australian Transport Safety Bureau ..... www.atsb.gov.au

France
- Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la sécurité de l'Aviation Civile .. www.bea-fr.org

Royaume-Uni
- Air Accidents Investigation Branch ..... www.aaib.dft.gov.uk
- Marine Accidents Investigation Branch ..... www.maib.dft.gov.uk

International
- Organisation de l'aviation civile internationale ..... www.icao.int
- Organisation maritime internationale ..... www.imo.org
- International Transportation Safety Association ..... www.itsasafety.org

Annexe C
États financiers vérifiés

Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports
Responsabilité de la direction à l'égard des états financiers

La responsabilité de l'intégrité et de l'objectivité des états financiers ci-joints pour l'exercice financier terminé le 31 mars 2004 et de toute l'information figurant dans le présent rapport incombe à la direction du Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports (BCEATST).

Nous avons préparé ces états financiers conformément aux normes comptables du Conseil du Trésor fondées sur les principes comptables généralement reconnus du Canada, en se fondant sur les meilleures estimations de la direction et en faisant preuve de jugement éclairé, le cas échéant. Les présents états financiers devraient être consultés en se référant aux principales conventions comptables décrites dans les notes.

La direction a établi et tient à jour des livres, des registres, des mécanismes de contrôle interne et des pratiques de gestion pour donner une assurance raisonnable que les éléments d'actif du Bureau sont protégés et contrôlés, que les ressources sont gérées de façon économique et efficiente aux fins de la réalisation des objectifs de l'organisme et que les opérations sont exécutées conformément à la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements et aux autres politiques gouvernementales et exigences législatives pertinentes.

Les opérations et les états financiers du BCEATST ont été vérifiés par la vérificatrice générale du Canada, le vérificateur indépendant nommé pour le Bureau.

Le président intérimaire

Charles H. Simpson

L'agent financier supérieur

Jean L. Laporte, CGA

Gatineau, Canada
le 26 mai 2004

Auditor General of Canada
Vérificatrice générale du Canada

RAPPORT DU VÉRIFICATEUR

Au président du Bureau canadien d'enquête sur les accidents
de transport et de la sécurité des transports
et au président du Conseil privé de la Reine pour le Canada

J'ai vérifié l'état de la situation financière du Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports au 31 mars 2004 et les états des résultats et de l'actif net et des flux de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction du Bureau. Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en me fondant sur ma vérification.

Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À mon avis, ces états financiers donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière du Bureau au 31 mars 2004 ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus du Canada.

Pour la vérificatrice générale du Canada

Sylvain Ricard, CA
directeur principal

Ottawa, Canada
Le 26 mai 2004

Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports

État de la situation financière

au 31 mars

(en milliers de dollars)

		2004	2003
ACTIF			
	Actif financier		
	Somme à recevoir du Trésor	2 775 $	3 152 $
	Débiteurs et avances (note 4)	96	765
	Total de l'actif financier	**2 871**	**3 917**
	Actif non financier		
	Charges payées d'avance	32	69
	Stocks non destinés à la revente	115	130
	Immobilisations corporelles (note 5)	4 312	4 122
	Total de l'actif non financier	**4 459**	**4 321**
Total de l'actif		**7 330 $**	**8 238 $**
PASSIF			
	Créditeurs et charges à payer	2 786 $	3 317 $
	Congés et temps supplémentaire accumulés par les employés	960	910
	Indemnités de départ	3 402	3 242
	Total du passif	**7 148**	**7 469**
ACTIF NET		**182**	**769**
Total du passif et de l'actif net		**7 330 $**	**8 238 $**

Éventualités et engagements (note 9 et note 10 respectivement)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers

Le président intérimaire

Charles H. Simpson

L'agent financier supérieur

Jean L. Laporte, CGA

Gatineau, Canada
le 26 mai 2004

Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports
État des résultats et de l'actif net
pour l'exercice terminé le 31 mars
(en milliers de dollars)

	2004	2003
Produits		
Vente de biens et services	15 $	27 $
Autres produits non fiscaux	11	86
Total des produits	**26**	**113**
Charges		
Salaires	19 897	17 924
Avantages sociaux	4 982	4 489
Services professionnels et spéciaux	3 505	4 384
Transport et communications	2 011	1892
Locaux	1 745	1 700
Amortissement	1 104	1 050
Services publics, fournitures et approvisionnements	622	654
Achat de services de réparation et d'entretien	600	541
Information	304	1 481
Perte sur l'aliénation d'immobilisations corporelles	197	43
Locations	75	112
Construction et/ou acquisition de machines et de	70	184
Autres charges	18	30
Total des charges	**35 130**	**34 484**
Résultats nets d'exploitation	**(35 104)**	**(34 371)**
Autres produits (note 6)	196	326
Autres charges (note 6)	196	326
Résultats nets	**(35 104)**	**(34 371)**
Actif net, début d'exercice	**769**	**505**
Liquidités nettes fournies par le gouvernement (note 3c)	**31 789**	**31 211**
Variation - Somme à recevoir du Trésor	**(377)**	**416**
Services reçus gratuitement (note 8)	**3 105**	**3 008**
Actif net, fin d'exercice	**182 $**	**769 $**

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports
État des flux de trésorerie
pour l'exercice terminé le 31 mars
(en milliers de dollars)

	2004	2003
Activités d'exploitation		
Résultats nets	**35 104 $**	**34 371 $**
Éléments sans effet sur l'encaisse inclus dans les résultats nets		
Services reçus gratuitement (note 8)	3 105	3 008
Amortissement des immobilisations corporelles	1 104	1 050
Indemnités de départ	160	143
Perte sur aliénation d'immobilisations corporelles	197	41
Produits en provenance d'autres ministères	-	38
	4 566	**4 280**
Variations provenant de l'état de la situation financière		
Variation du passif	(-481)	671
Variation des liquidités, des débiteurs et avances, frais et charges payées d'avance et des stocks non destinés à la revente	807	(656)
	326	15
Liquidités utilisées dans les activités d'exploitation	**30 212**	**30 076**
Activités d'investissement		
Acquisition d'immobilisations corporelles	1 577	1 135
Liquidités utilisées dans les activités d'investissement	**1 577**	**1 135**
Liquidités nettes fournies par le gouvernement (note 3c)	**31 789 $**	**31 211 $**

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports
Notes complémentaires aux états financiers
pour l'exercice terminé le 31 mars 2004

1. Autorisations et objectifs

Le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports (BCEATST) a été constitué en 1990 en vertu de la *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports*, et est un établissement public nommé à l'annexe II de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Dans ses activités quotidiennes le BCEATST est mieux connu sous le nom de Bureau de la sécurité des transports du Canada, ou tout simplement le BST. La mission du Bureau est de promouvoir la sécurité des transports. Le Bureau cherche à constater les manquements à la sécurité dans les accidents de transport et à faire des recommandations en vue de les éliminer ou de les réduire. De plus, le Bureau peut mener, outre des enquêtes indépendantes incluant des enquêtes publiques sur des accidents sélectionnés, des études sur des questions plus générales liées à la sécurité des transports. Le Bureau a le pouvoir exclusif, lorsqu'il fait enquête, d'émettre des conclusions sur les causes et les facteurs contributifs. Les charges d'exploitation du Bureau sont financées par une autorisation budgétaire annuelle alors que les cotisations aux régimes d'avantages sociaux des employés sont financées par des autorisations législatives.

2. Sommaire des principales conventions comptables

Ces états financiers ont été préparés conformément aux normes comptables du Conseil du Trésor du Canada fondées sur les principes comptables généralement reconnus du Canada.

(a) Crédits parlementaires - le BCEATST est surtout financé par des crédits parlementaires du gouvernement du Canada. Les crédits consentis au BCEATST ne correspondent pas à la présentation des rapports financiers prévus par les principes comptables généralement reconnus du Canada, étant fondés dans une large mesure sur les besoins de trésorerie. Ainsi, les postes consignés dans l'état des résultats et dans l'état de la situation financière ne sont pas nécessairement les mêmes que ceux pourvus par les crédits parlementaires. La note 3a) présente de l'information au sujet de la provenance et de l'utilisation des crédits. La note 3b) établit un rapprochement général entre les deux types de rapports financiers. La note 3c) présente le rapprochement aux liquidités nettes fournies par le gouvernement.

(b) Somme à recevoir du Trésor - En tant qu'établissement public, le BCEATST exerce ses activités à même les fonds du Trésor. Le Trésor est administré par le receveur général du Canada. Toutes les rentrées de fonds sont déposées dans le Trésor et tous les débours faits par le BCEATST proviennent du Trésor. La somme à recevoir du Trésor représente le montant d'encaisse que le BCEATST a le droit de tirer du Trésor, sans crédits budgétaires additionnels, afin de s'acquitter de ses obligations.

(c) Produits - ceux-ci sont comptabilisés dans l'exercice où les opérations ou les faits sous-jacents surviennent.

(d) Indemnités de départ des employés - sont calculées en utilisant des renseignements dérivés des résultats des calculs actuariels pour les indemnités de départ des employés à l'échelle du gouvernement. Les indemnités de départ des employés lors de la cessation d'emploi représentent des obligations du BCEATST qui sont normalement financées dans les exercices futurs lorsque les paiements sont effectués.

(e) Congés annuels et heures supplémentaires - sont passés en charges dans l'exercice au cours duquel l'employé les acquiert.

(f) Cotisations aux régimes de retraite - sont constatées dans l'exercice où ces cotisations sont versées. Les cotisations sont calculées en se fondant sur une moyenne gouvernementale rajustée annuellement. Les excédents ou les déficits actuariels ne sont pas inscrits dans les livres du BCEATST mais sont constatés dans les états financiers consolidés du gouvernement du Canada.

(g) Services reçus gratuitement des autres ministères - sont consignés comme des charges d'exploitation. La note 8 présente une estimation des principaux types de services fournis gratuitement au BCEATST.

(h) Débiteurs - les comptes débiteurs sont consignés en fonction des montants que l'on prévoit réaliser. Des provisions sont établies pour tous les débiteurs où le recouvrement est incertain.

(i) Stocks non destinés à la revente - ces éléments comprennent des pièces de rechange et des fournitures détenues aux fins de la prestation future des programmes et ne sont pas destinés à la revente. Les stocks sont évalués au prix coûtant. Lorsqu'ils n'ont plus de potentiel d'utilisation, ils sont évalués au moindre du prix coûtant ou de la valeur de réalisation nette.

(j) Immobilisations corporelles - tous les éléments d'actif ainsi que les améliorations locatives dont le coût initial est d'au moins 2 000 $ sont comptabilisés selon leur coût d'achat. Les immobilisations corporelles sont amorties selon une méthode linéaire sur la durée de vie utile estimative de l'immobilisation comme suit :

Catégorie d'actif	Période d'amortissement
Immeubles	30 ans
Ameublement	10 ans
Matériel de bureau	5 ans
Matériel de laboratoire	10 ans
Matériel informatique	4 ans
Logiciels	3 ans
Véhicules automobiles	7 ans
Autres véhicules	15 ans
Améliorations locatives	moindre de la durée de vie utile ou de la durée du bail

(k) Opérations en devises - les opérations en devises sont converties en dollars canadiens aux taux de change en vigueur à la date de l'opération. L'actif et le passif monétaire en devises sont convertis selon les taux en vigueur à la fin de l'exercice.

(l) Incertitude relative à la mesure - la préparation des états financiers exige que la direction fasse des estimations et formule des hypothèses qui influent sur le montant déclaré de l'actif, du passif, des produits et des charges consignés dans les états financiers. Au moment de la préparation des présents états financiers, la direction considérait que les estimations et les hypothèses étaient raisonnables. La durée de vie utile des immobilisations corporelles, les indemnités de départ des employés, les cotisations aux régimes de retraite et l'évaluation des passifs éventuels sont les éléments les plus importants qui font l'objet d'estimations.

3. Crédits parlementaires

a) Rapprochement entre les crédits parlementaires votés et les autorisations utilisées

(en milliers de dollars)	2004	2003
Crédits parlementaires votés		
Charges d'exploitation du BCEATST - Crédit 15	22 304 $	21 510 $
Budget supplémentaire - Crédit 15a	-	3 995
Budget supplémentaire - Crédit 15b	4 889	1 353
Virement du Conseil du Trésor - Crédit 10	163	406
Virement du Conseil du Trésor - Crédit 15	2 139	1 415
Cotisations aux régimes d'avantages sociaux	3 511	3 098
Total des crédits parlementaires votés	**33 006**	**31 777**
Moins: autorisations non utilisées	1,045	562
Total des crédits votés utilisés	**31 961**	**31 215**
Autorisations législatives		
Dépense du produit de l'aliénation de biens excédentaires de l'État	96	39
Dépense des produits perçus en vertu de l'article 29.1 de la LGFP	-	22
Total des autorisations législatives utilisées	96	61
Total des autorisations utilisées	**32 057 $**	**31 276 $**

b) Rapprochement entre les résultats nets et l'utilisation des crédits

(en milliers de dollars)		2004	2003
Résultats nets		**35 104 $**	**34 371 $**
Rajustements pour les postes sans incidence sur les crédits			
Moins			
	Services reçus gratuitement	3 105	3 008
	Amortissement	1 104	1 050
	Indemnités de départ	160	143
	Perte sur l'aliénation d' immobilisations corporelles	197	43
	Congés payés	50	96
	Stocks utilisés	43	81
	Charges payées d'avance	37	-
	Services juridiques de Justice Canada	14	-
	Dépense des frais recouvrés	-	22
		4 710	**4 443**
Plus			
	Gain sur l'aliénation d'immobilisations corporelles	-	2
	Ajustement CAFE	-	9
	Produits non fiscaux	49	85
	Remboursements des charges d'exercices antérieurs	9	7
		58	**103**
Rajustements pour les postes ayant une incidence sur les crédits			
Plus			
	Acquisition d'immobilisations corporelles	1 577	1 121
	Charges payées d'avance	-	43
	Acquisition de stocks	28	45
	Améliorations locatives	-	14
		1 605	**1 223**
Moins			
	Produit de l'aliénation de biens excédentaires de l'État	96	39
		96	**39**
Total des crédits votés utilisés		**31 961 $**	**31 215 $**

c) Rapprochement aux liquidités nettes fournies par le gouvernement

(en milliers de dollars)	2004	2003
Liquidités nettes fournies par le gouvernement	**31 789 $**	**31 211 $**
Produits	26	113
Variation nette du fonds de roulement hors caisse imputée au crédit	146	(109)
Total des crédits votés utilisés	**31 961 $**	**31 215 $**

4. Débiteurs et avances

(en milliers de dollars)	2004	2003
TPS remboursable	76 $	554 $
Autres ministères	12	165
Avances aux employés	8	8
Entités externes	-	38
Total	**96 $**	**765 $**

La variation dans le solde de TPS remboursable est dû à un écart temporaire.

5. Immobilisations corporelles

(en milliers de dollars)

Catégorie d'immobilisations	Coût historique 31 mars 2003	Ajouts	Aliénations	Amortissement cumulé 31 mars 2004	Valeur comptable nette 31 mars 2004	Valeur comptable nette 31 mars 2003
Immeubles	2715 $	- $	- $	1 820 $	895 $	1007 $
Ameublement	1 069	84	102	666	385	363
Matériel de bureau	405	6	75	278	58	87
Matériel de laboratoire	3701	658	1 940	1 670	749	415
Matériel informatique	5108	579	1 853	2 520	1 314	1320
Logiciels	372	89	-	219	242	286
Véhicules automobiles	873	125	160	285	553	547
Autres véhicules	113	36	-	47	102	72
Améliorations locatives	34	-	-	20	14	26
Total	**14390 $**	**1 577 $**	**4 130 $**	**7 525 $**	**4 312 $**	**4122 $**

6. Autres produits et charges

Le BCEATST est responsable de coordonner la gestion financière des fonds pour les réseaux des petits organismes fédéraux. Les produits sont constitués des contributions au partage des coûts par l'ensemble des organismes. Les charges sont les déboursés effectués au nom du groupe. Chaque ministère fera rapport de sa quote-part respective des charges dans ses états financiers.

7. Charges liées à l'enquête sur l'écrasement du vol 111 de Swissair

Le 2 septembre 1998, le vol 111 de Swissair s'est abîmé dans l'océan Atlantique à environ 5 milles marins de Peggy's Cove, en Nouvelle-Écosse. Selon la législation canadienne et les conventions internationales, le BCEATST a la responsabilité de faire une enquête approfondie sur cet accident. L'enquête est maintenant complétée à un coût total de 58 millions de dollars. Les charges de l'exercice reliées à cette enquête s'élèvent à 516 000 dollars et sont incluses dans l'état des résultats. Il n'y a aucun coût significatif prévu dans le futur.

8. Opérations entre entités apparentées

Le BCEATST est une propriété commune du gouvernement du Canada, comme tous les ministères, établissements publics et sociétés d'État. Le BCEATST effectue des opérations avec ces entités dans le cours normal de ses activités et selon les modalités commerciales usuelles s'appliquant à tous les particuliers et à toutes les entreprises, sauf que certains services sont offerts gratuitement tel qu'indiqué à la note 2 (g).

Services reçus gratuitement (en milliers de dollars)			
Ministère	Type de services	2004	2003
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada	Locaux, modifications de locaux et autres services	1 745 $	1 700 $
Conseil du Trésor du Canada	Cotisations de l'employeur aux régimes d'assurance santé	1 295	1 221
Bureau de la vérificatrice générale du Canada	Vérification externe	49	60
Développement des ressources humaines Canada	Administration de l'indemnisation pour accidents au travail	16	27
Total		**3 105 $**	**3 008 $**

9. Eventualités

Dans le cours normal de ses activités, le BCEATST est visé par diverses actions en justice. Certains passifs éventuels peuvent devenir des obligations réelles, selon que certains événements se réaliseront ou non. Dans la mesure où l'événement futur risque fort de se produire ou de ne pas se produire, et que l'on peut établir une estimation raisonnable de la perte, un passif estimatif est constaté et une charge enregistrée dans les états financiers du Bureau.

Pour l'exercice terminé le 31 mars 2004, il y a diverses poursuites civiles intentées contre le BCEATST. Aucun passif n'a été enregistré aux états financiers puisque la direction du BCEATST considère improbable que les poursuites ne lui soient défavorables.

10. Engagements

Les activités du BCEATST donnent lieu à certains marchés et obligations importants en vertu desquels le BCEATST s'engage à effectuer des paiements échelonnés sur plusieurs exercice, lors de la prestation de services ou de la fourniture de biens. Présentement, ces types d'engagement s'appliquent uniquement au prochain exercice. Les principaux engagements pour lesquels une estimation raisonnable peut être effectuée sont comme suit:

	Engagements	
(en milliers de dollars)	2005	Total
Achat de biens et services	**2 623 $**	**2 623 $**

11. Chiffres correspondants

Certains chiffres correspondants de l'exercice 2003 qui se trouvent dans la note 3 ont été reclassés de façon à être conformes à la présentation du présent exercice.